Econ
3420
4

rd College.
S69.

Digitized by Google

24.116

Econ 3420.4

BOUGHT WITH
THE INCOME FROM
THE BEQUEST OF
CHARLES MINOT,
OF SOMERVILLE,
(Class of 1828,)
1 July, 1871.

Digitized by Google

Digitized by Google

Digitized by Google

Der Suez-Canal.

Digitized by Google

Der

Suez-Canal

und

seine commercielle Bedeutung, besonders für Deutschland.

Von

Dr. Wilhelm Zenker,

Lehrer an der Königlichen Realschule zu Berlin, Mitglied der zur Beobachtung der totalen Sonnenfinsterniß am 18. August 1868 nach Aden entsandten Norddeutschen Expedition.

Zweite Auflage.

Nebst einer Karte.

Bremen 1869.

Verlag von C. Schünemann.

Digitized by Google

Econ 3420.4

1871, July 1.
Minot Fund.

Druck von Carl Schünemann.

Digitized by Google

Vorwort.

In dem Augenblicke, wo die zweite Auflage meines Buchs erscheint, hat bereits das große Werk, welches der Gegenstand der darin enthaltenen Besprechungen ist, seine Vollendung erreicht und wird vor den Augen einer aus allen Welttheilen zusammengeströmten Menschenmenge eingeweiht und feierlich dem Weltverkehr, der Geschichte, übergeben. Schon fließen die Wasser des Rothen und Mittelländischen Meeres in einander, und auf Wegen, die sonst nur von Cameel-Caravanen betreten wurden, trägt der **Suezcanal** die schwer beladenen mächtigen Dampfer und Segelschiffe von einem Ocean zum andern. Der Weltverkehr nimmt wieder Besitz von einer Straße, auf der er schon früher ein ganzes Jahrtausend sich bewegte und von der er zurückwich, als die barbarische Unklugheit und Zerstörungsucht der hervorbrechenden Araber das alte Wunderwerk der Ptolemäer vernichteten. Ist nicht die Umschiffung Afrikas und die Entdeckung Amerikas eine Folge von dieser Zerstörung zu nennen? Nun aber, nach wieder einem Jahrtausend, ersteht, wie ein Phönix aus der Asche, so größer und wichtiger als je zuvor, der Gedanke des Necho, der Isthmus-Canal, aus dem Wüstensande; und wie ein zweiter Vasco da Gama zeigt der Erbauer des Canals, Herr de Lesseps, dem Welthandel einen neuen Weg nach Indien. Und wenn der neuen Schöpfung auch wiederum nur eine tausendjährige Lebenszeit beschieden wäre — wer würde es wagen, ihren Einfluß auf die Geschicke der Menschheit im Voraus zu bemessen?

Indessen überlassen wir die entlegene Zukunft sich selbst und ergreifen nur die nächstliegende Gegenwart! Es ist hohe Zeit, über die technische Leistungsfähigkeit und die commercielle Bedeutung dieses neuen Handelsweges sich klar zu werden, und für uns Deutsche namentlich, zu erwägen, welchen Einfluß derselbe auf den deutschen Handel ausüben kann, ob er ihm Vortheile oder Nachtheile bringen

Digitized by Google

wird, oder ob vielleicht ein richtiges Ergreifen des Augenblicks dazu gehört, das eine zu vermeiden und das andre zu erringen. Besitzt wirklich der neue Seeweg, wenn auch nur in einigen Beziehungen, wesentliche Vorzüge vor dem alten Wege um Afrika herum, so ist klar, daß dann „eine abwartende Haltung beobachten", wie man es so vielfach empfohlen hört, nichts weiter heißt, als die Vortheile, die eine energische und systematische Benutzung geboten hätte, vorläufig und vielleicht für immer aus der Hand geben.

Und da ich die Ueberzeugung hege, daß die Sache wirklich so liegt, so halte ich es für meine Pflicht, die Aufmerksamkeit des deutschen Publicums und vorzüglich des deutschen Handelsstandes nach dieser Seite hin zu lenken.

Herrschte doch bis vor Kurzem in Deutschland noch die von England aus importirte Ansicht, das ganze Unternehmen des Canalbaus sei ein verfehltes, derselbe werde weder zu Stande kommen noch von Dauer sein. Aber die Technik der heutigen Zeit hat sich allen Schwierigkeiten der gestellten Aufgabe reichlich gewachsen gezeigt, und wie sie jetzt im Stande war, den Canal herzustellen als eine Meerenge in der Wüste, so wird sie ohne Zweifel auch künftig im Stande sein, ihn in brauchbarem Zustande zu erhalten.

Nur über den Umfang, den der Handelsverkehr durch den Canal gewinnen wird, können noch Zweifel herrschen, da es feststeht, daß derselbe wegen der Enge sowohl des Rothen wie des Mittelländischen Meeres hauptsächlich nur durch Dampfschiffe wird stattfinden können. Es muß als ein besonders glückliches Zusammentreffen angesehen werden, daß die Wiederherstellung dieses Wasserwegs erst geschah, als bereits durch die Hülfe des Dampfs die Seeschifffahrt eine so freie und sichere Beweglichkeit erlangt hatte, wie sie für die gefahrlose Benutzung des Rothen Meers erforderlich ist. Die eigentliche Suezcanalfrage ist daher jetzt die, ob und für welche Waaren die Dampfschifffahrt durch den Canal in den Indischen Ocean wird concurriren können mit der Segelschifffahrt um Afrika herum.

Diese Frage zu erörtern, ist der Gegenstand der nachfolgenden Blätter, und es wird möglich sein, in Zahlen nachzurechnen, für welche Artikel die Dampfschifffahrt und für welche die Segelschifffahrt vorzuziehen ist. An diese erste Frage aber knüpfen sich noch andre von großer Wichtigkeit. Für viele Artikel, die dann über das

Digitized by Google

Mittelländische Meer kommen, ist nachher der Landweg über die Alpen hin nach Deutschland der vortheilhaftere und wir können voraussehen, daß für viele Dinge, und namentlich auch für die wichtigsten Exportwaaren, die Wege des Handels in Deutschland zum Theil gerade die entgegengesetzte Richtung nehmen werden, wie bisher.

Neu werden sich die Verhältnisse der Concurrenz unter den handeltreibenden Völkern Europas gestalten, und hier ist es, wo Deutschland seinen Nachbarstaaten gegenüber suchen muß, seinem Handel mit Asien nicht nur die bisherige Selbständigkeit zu wahren, sondern ihn sogar durchaus von den Fesseln der fremden Vermittelung los zu machen. Rufe ich also zum Schluß den Handelsstand und die Industrie auf, ihre Kräfte zu diesem Zwecke zu vereinigen und, begünstigt durch die neue abgekürzte Verkehrsstraße, den **directen Handel** mit Asien in's Werk zu setzen, so liegt eben darin meiner Ueberzeugung nach die einzige Aussicht auf eine fortschreitende Entwickelung des deutschen Handels, das einzig richtige Ergreifen des entscheidungsschweren Augenblicks.

Digitized by Google

I. Geschichtlicher Ueberblick.

Die Idee einer Canalisirung der Landenge zwischen Asien und Afrika ist bekanntlich keineswegs alleiniges Eigenthum unserer Zeit. Im Gegentheil, schon vor Jahrtausenden finden wir unter den Pharaonen die Aegypter beschäftigt, einen Canal zu graben, der Aegyptens Handel und Macht auf die Küsten des Rothen Meeres und des Indischen Oceans ausdehnen und die Schätze des fernsten Ostens und Südens heranführen sollte. Im Interesse der Pharaonen lag es freilich nur, das Rothe Meer mit dem Nil, der Lebensader des eigenen Landes, zu verbinden, nicht mit dem Mittelländischen Meer, wodurch sie mehr für die Griechen und Phönizier, als für die Aegypter gesorgt haben würden. Der alte Canal der Pharaonen, der aber erst von den Ptolemäern vollendet wurde, zweigte sich daher aus dem östlichen Mündungsarm des Nil ab, zog sich ostwärts durch das heutige Wadi oder Wadi Tumilath zur eigentlichen Landenge und in dieser endlich südöstlich bis zum heutigen Suez, um sich dort mit dem Rothen Meere zu verbinden.

Dieser Canal, der lange einen lebhaften Handel vermittelte, bestand von 260 v. Chr. bis 767 n. Chr., also über ein Jahrtausend. Auch war es nicht der Samum, der ihn verschüttete, sondern dies geschah durch die Hände der Araber auf Befehl des Kalifen Al Manfor, um dadurch einem rebellischen Heerführer in Arabien die Zufuhr aus Aegypten abzuschneiden.

Seit jener Zeit fehlte es indessen nicht an neuen Canalprojecten, wie bei allen Landengen. Die Zahl derselben auf unserer Erde ist nicht groß, und mit der von Suez läßt sich eigentlich nur noch die von Panama vergleichen wegen der Größe der durch sie verbundenen Ländermassen und wegen der bedeutenden Abkürzung, welche durch ihre oft beabsichtigte Canalisirung die Seewege erfahren würden. Aber selbst bei Landengen wie die von Corinth hat man sich viel mit Durchstichsprojecten beschäftigt, und sonderbarer Weise sind sie dort an demselben Wahn gescheitert, der auch das Wiedererstehen des Suezcanals so lange verzögerte. Auch bei

Digitized by Google

den Griechen hatte sich die Meinung Geltung verschafft, daß das Wasser der Bucht von Salamis höher stehe als das des Meerbusens von Corinth, und deshalb aus Furcht vor einer großen Ueberschwemmung unterblieb der Durchstich.

Gerade so hatten die geodätischen Messungen, die während der Expedition des Generals Bonaparte nach Aegypten im Jahre 1799 unter Lepère stattfanden, ergeben, daß das Rothe Meer sogar volle 30 Fuß höher stehe als das Mittelmeer, ein Resultat, welches man sich durch die Vorstellung zu erklären versuchte, daß die Strömungen des Indischen Oceans ein bedeutendes Andrängen des Wassers nach der Straße Bab-el-Mandeb verursachten. Dieser Irrthum, der den Geometern der genannten Expedition keineswegs zur Ehre gereicht, unterdrückte auf fast ein halbes Jahrhundert alle weiteren Canalisationspläne, bis erneuerte Vermessungen und schließlich die unter Linant Bey 1853 ihn aufdeckten und damit zugleich die Wissenschaft der Hydrographie von einem auf ihr lastenden Alp befreiten. Derselbe Irrthum ist übrigens auch bei der Landenge von Panama vorgekommen. In neueren Messungen zeigt sich aber immer deutlicher, daß in Wahrheit das Niveau der Meere überall dasselbe ist, und so muß der zwischen Suez und Port Saïd scheinbar noch vorhandene unbedeutende Unterschied (der mittlere Stand des Meeres zu Suez soll $0{,}_{16}$ m., d. h. 6—7″ höher sein als zu Port Saïd) wohl auf die Schwierigkeiten einer genauen Bestimmung des mittleren Niveaus im Rothen Meere zurückgeführt werden.

Ohne diese Berichtigung des früheren Fehlers wäre wahrscheinlich der Canal auch jetzt noch nicht gebaut. Die 30 Fuß Gefäll auf eine Entfernung von 160 Kilom. oder ca. $21^1/_3$ geogr. Meilen würden eine Strömung hervorbringen von zwar keineswegs reißender Heftigkeit, die in hundert Flüssen dem Schiffsverkehr aufwärts wie abwärts keine Schwierigkeiten bereitet, aber verhängnißvoll wäre sie geworden wegen des lockeren Bodens, den sie bespült hätte. Sand und Thon, woraus der Isthmus größtentheils besteht, würden bald bis zum Einsturz der Ufer losgerissen und weiter unterhalb wieder angeschwemmt worden sein zu Sandbänken, die den Verkehr eingeengt und gefährlich gemacht haben würden *).

Auf die Vermessung von Linant Bey gründete sich daher das Project Ferdinands de Lesseps, damaligen französischen Generalconsuls zu Alexandrien, der 1854 die Gesellschaft zum Bau des Canals in's Leben rief und für dieselbe die Concession des Vicekönigs von Aegypten, Saïd

*) Im geraden Gegensatze hiezu betrachtete Stephenson eine solche Strömung als dringend erforderlich für den Fortbestand des Canals, da ohne sie eine Verschlämmung des Mittelmeerhafens unausbleiblich sei. Er wurde daher seit der Vermessung von Linant Bey ein entschiedener Gegner des Canalprojects.

Digitized by Google

Pascha, erhielt. Ungerechter Weise hat man oft Herrn de Lesseps den hohen Ruhm, der ihm gebührt, vorenthalten. Durch Klugheit, Thatkraft und Ausdauer wußte er alle Hindernisse zu besiegen, die seinem Unternehmen in den Weg traten: den Widerstand einer von Eifersucht aufgestachelten Nation, das Mißtrauen fast der ganzen Welt, die Zügellosigkeit eines Heeres von Arbeitern, die Oede einer Wüste, die Erschöpfung der Hülfsquellen. Trotz alledem wurde es ihm möglich, in der kurzen Zeit von 10 Jahren (1859 geschah der erste Spatenstich) das mächtige Werk des Wüstencanals zu vollenden, ein Wunderwerk der Neuzeit, welches die noch erhaltenen Werke des ägyptischen Alterthums an Großartigkeit und weitreichender Bedeutung weit hinter sich läßt — *ein Werk des Friedens*, welches unser so kriegerisches Zeitalter künftigen Jahrhunderten und Jahrtausenden zum Geschenke darbringt.

Digitized by Google

II. Beschreibung des Canals.

Wer früher den Isthmus passirte, der Asien mit Afrika verbindet und der in weiterem Sinne von der Linie Akaba-Gaza bis zu der Suez-Menzaleh reicht und sich nach Süden in die dreieckförmige Sinaï-Halbinsel verlängert, den umgab, soweit das Auge reicht, Nichts als eine weite hügelige Wüstenfläche, bedeckt von einem groben gelben Sande, der meistens ziemlich fest, an manchen Stellen aber auch als Flugsand Dünen bildend, die herniederbrennenden Sonnenstrahlen heiß und blendend zurückwirft.

Verderben bringend strahlt die Sonne von dem meist unbewölkten Himmel herab, und verzehrt auch noch die spärlichen Reste von Feuchtigkeit, die auf dem Wüstenboden eine unscheinbare Vegetation von graulichen Dornengewächsen genährt hatten. Schnell lösen sich die durch die herrschenden Nordwinde etwa vom Gestade des Meeres herangetriebenen Wölkchen, die vom Reflex der Wüste gelb erscheinen, in dem heißen aufsteigenden Luftstrom auf, und nur ausnahmsweise bricht aus den Gegenden des Wendekreises ein Gewitterschauer nach Norden durch und entladet seine dunklen Wolkenberge in kurzen aber heftigen Regengüssen. Tief graben dann die plötzlich niederfallenden Wassermassen in den weichen Boden ihre Rinnsale, deren Anblick später in eigenthümlichem Gegensatze steht zu den übrigens rings sichtbaren Zeichen jahrelanger Dürre. Auch Wasserlachen können dann hie und da, wo der Boden undurchlässig ist, entstehen und sich längere Zeit erhalten, und sie versammeln, da sie den Kameelen zur Tränke dienen, ein buntes Karavanenleben an ihrem Ufer. Denn ein lebhafter Handel geht über den Isthmus hin und wieder, und die Schiffe der Wüste ziehen in langen Reihen schwerbeladen dahin, sich spiegelnd in den vom Boden aus erhitzten untersten Luftschichten, die überall trügerisch das Bild ausgedehnter Landseen dem Auge vorzaubern.

Einst freilich mögen wirkliche Wasserwellen über diesen Sandboden gerollt sein, ehe die Aufthürmung des Sinai Gebirges die benachbarten Landstrecken mit emporhob. Davon zeugen die Muschel- und Schneckenschalen, die man im Wüstensande findet und die mit den Schalen noch jetzt lebender Arten des Rothen Meeres übereinstimmen; davon zeugen die abgerundeten Kiesel, mit denen die Wüste überstet ist,

Digitized by Google

und deren Rinde, merkwürdiger Weise, wie die Haut des Menschen, von der Sonne geschwärzt ist; davon zeugt der Gehalt des Bodens an Salz und Gyps, durch den auch die Kameeltränken brakig werden. Davon zeugen mehr als alles andere die großen Vertiefungen: der Timsahsee, die Bitterseen im Westen und das Wadi el Araba mit dem todten Meere und dem Jordanthal im Osten.

Diese merkwürdigen Landstriche liegen tiefer als die Meeresfläche in Thälern, die sichtbar Fortsetzungen der beiden Ausläufer des Rothen Meeres, des Meerbusens von Suez und von Akaba bilden, und sind stellenweise mit so concentrirten Salzlösungen angefüllt, daß das Salz sich in Schollen aus denselben abscheidet. Wie nahe liegt es also, sich diese Gegenden als Theile des ehemaligen Rothen Meeres vorzustellen, das im Osten tief in die Thäler des Libanon eindrang und sich im Westen mit dem Mittelmeer durch eine natürliche Straße verband, wie das Mittelmeer ähnliche noch heute in den Dardanellen und der Straße von Gibraltar besitzt.

Der Mensch konnte in dieser Wüste nur an wenigen Punkten sein Leben fristen. Leben heißt hier: Wasser; Wassermangel: Tod. Und so schleppte sich nur an brakigen Seen oder in der Nähe von Quellen ein kümmerliches Leben hin, das sich noch am reichsten in Suez, nächstdem vielleicht in el Kantarah entfaltete. Die Ruinen des Alterthums freilich erzählen von einer glücklicheren Vergangenheit, wo auch auf diesem Isthmus Städte blühen konnten, so volkreich und glänzend wie in Aegypten, und wie sie vielleicht in Zukunft auch hier wieder entstehen mögen.

Denn schon seit zehn Jahren hat in dieser Wüste die Idee des Canalbaus eine zahlreiche Bevölkerung zu einem regen arbeitsamen Leben vereinigt. Es galt, die alte Meeresstraße wieder herzustellen durch einen Canal von Meer zu Meer, mit Meereswasser erfüllt, auf dem auch die größten Handelsschiffe, ohne Schleusen zu passiren und ohne abzuladen, von dem Atlantischen Ocean in den Indischen und umgekehrt gelangen könnten. Die Tiefe des Canals wurde deshalb, wie sie für Schiffe von 3000 Tonnen genügt, auf 8 m. (ca. 26′) festgesetzt, die Sohlenbreite auf 22 m. (71′), während die Breite an der Wasserfläche nach den Verhältnissen verschieden sein mußte. (Sie wechselt zwischen 58 m. und 120 m. oder zwischen 188′ und 390′.) An beiden Enden künstliche Häfen, soweit in's Meer hinausgebaut, bis auch dort die Tiefe bei niedrigstem Wasserstande 8 m. beträgt, mit allen Einrichtungen zum Ein- und Ausladen und zum Ausbessern der Schiffe. Und als Basis des Ganzen und aller menschlichen Existenz auf dieser Landenge ein Süßwassercanal vom Nil her, der zugleich als Verbindung mit Aegypten und dem Sudan diene.

An der Mittelmeerküste, wo schmale, flache sandige Laguneninseln (ähnlich wie Usedom und Wollin) den brakigen Menzalehsee vom Meere

Digitized by Google

abschließen, ist in Port Saïd ein großer Hafen entstanden. Zwei große Dämme von 2250m. und 1600m. Länge reichen in das Meer hinaus und schließen den Außenhafen von 230 Hectaren Fläche ein, welcher den Schiffen eine vollkommen gefahrlose Einfahrt und einen sicheren Schutz gegen die Wogen auch der bewegtesten See gewährt. Das Erstere namentlich ist ein großer Vorzug gegenüber Alexandrien, wo die Einfahrt zum Hafen durch einige in der Nähe befindliche niedrige Klippen bei Nacht oder bei unruhigem Wetter sehr gefährlich, ja fast unmöglich wird. Schon aus diesem Grunde dürfte sich ein großer Theil des ägyptischen Handels von Alexandrien fort und nach Port Saïd hinziehen.

Charakteristisch sind die Molen daselbst. Sie bestehen aus dem Gestein der Wüste und der Laguneninseln, aus Sand, der durch Beimengung von gelöschtem Kalk (Chaux du Theil aus dem Rhonegebiet) zu großen Blöcken von 10 Cubicmeter Rauminhalt und 20 Tonnen (400 Centner) Gewicht verbunden ist. Die Anwendbarkeit der künstlichen Steinblöcke zu Hafenbauten im colossalen Maßstabe war bereits in Algier, Cherbourg und anderen Küstenplätzen erprobt worden von derselben Firma Dussaud Frères, die auch den Bau dieser Molen übernommen hatte. Das Verfahren, künstliche Steine herzustellen, ist auch in Deutschland schon seit langer Zeit bekannt. Man mengt 1 Theil gebrannten Kalk oder Cement mit 6—7 Theile Meeressand (hier 700 Pfund Kalk mit 1 Cubikmeter Sand) und mit der gehörigen Quantität Wasser. Diese Vermengung geschieht mittelst einer Art Reibemühle. Das Gemenge wird portionsweise in eine große Holzkiste von 10 Cubicmeter Inhalt gegossen, um darin allmählich zu erstarren. Solcher Kisten wurden täglich dreißig gefüllt und sie bedeckten einen großen Platz, so daß, um jeden Punkt desselben gut erreichen zu können, Schienengeleise über die Kisten hingelegt waren, auf welchen eine Locomobile, ein Krahn und andere Hülfsmittel fortbewegt werden konnten. Um ein ungleichmäßiges Austrocknen dieser Massen zu verhüten, blieben dieselben, obwohl sie schon nach wenigen Tagen hart waren, 6 Wochen lang von ihrer Kiste umgeben, und nachdem diese alsdann abgenommen war, blieben sie noch ebenso lange frei stehen. In dieser Zeit waren sie felsenfest geworden und konnten nun zur Verwendung kommen. Der Krahn hob sie empor und trug sie an das Boot, auf dem sie meist zu 2 oder 3 an den Ort ihrer Bestimmung geführt wurden. Diejenigen, welche am Boden oder unter Wasser liegen sollten, wurden sogleich auf eine schiefe Ebene gelegt. An Ort und Stelle angekommen, entfernte man die Hemmblöcke, die sie bisher gehalten hatten, neigte auch wohl das Boot — und die 400 Centner setzten sich in Bewegung, auf der schrägen Fläche hingleitend über den Bord des Bootes, daß die Spähne von den Balken gerissen wurden

Digitized by Google

und die Flammen aufschlugen, dann mit gewaltigem Schlag in's Wasser stürzend und in die Tiefe sinkend, während das Boot in furchtbarem Schwanken fast in's Meer tauchte und von den emporschlagenden Wellen überspült wurde. So wie sie fielen, so blieben sie liegen, diese mächtigen Blöcke (pierres perdues in der Fachsprache), und nur diejenigen, die über das Wasser emporragen sollten, wurden durch einen auf einem Dampfschiff befindlichen Krahn an die richtige Stelle gehoben. Die Molen gleichen nun einem Sieb, durch welches das andringende Wasser zwar ungehindert hindurch strömen kann, welches aber die Gewalt der heranstürzenden Wogen um so sicherer bricht, da die einzelnen hindurchwirkenden Impulse einander stören und gegenseitig vernichten.

Weniger zuverlässig ist der Schutz gegen die Winde, welche während $^2/_3$ des Jahres überwiegend aus NW. kommen und besonders im November heftig sein sollen. Sie bewirken eine Erhöhung des Meeresniveaus um 0,7 m., während die höchste Fluth hier nur 0,3 m. beträgt. Admiral Tegethoff (W. v. Tegethoff, der Canal über den Isthmus von Suez in der österreichischen Revue, 1866, III. Heft, pag. 88—121) äußert sich über die „Rhede von Port Saïd" (so nennt er den Außenhafen), „sie sei keine gute, weil sie gegen die nördlichen Winde gar keinen Schutz habe". Indessen wird dem gegenüber versichert, daß die Schiffe, die zu Witterungsbeobachtungen hier auf längere Zeit und namentlich auch im Winter stationirt waren, niemals Gefahr oder Schaden erlitten haben sollen. Bedenklicher ist vielleicht die Strömung des Meeres, die, wie Tegethoff ebenfalls anführt, „an der ägyptischen Küste ostwärts geht und den von den Nilmündungen herangeschwemmten Sand und Thon mit sich führt. Seit der Bau des Dammes begonnen wurde, hat sich an dessen Westseite eine bedeutende Sandablagerung gebildet, und ist gegenwärtig der Quai Eugénie von Port Saïd (die nördliche Häuserfront) durch einen Strand von $1^1/_2$—2 Kabel Breite vom Meere getrennt, während in den ersten Jahren die See beinahe unmittelbar an die Häuser reichte".

Doch liegt hierin wohl noch kein zwingender Grund, eine zukünftige Versandung auch des Hafens zu befürchten, da vielmehr der einmal angeschwemmte Sand zugleich eine Schutzwehr gegen den später kommenden bildet. Der Thonschlamm des Nils nimmt außerdem wenig Antheil daran, fällt vielmehr erst in viel größerer Entfernung vom Ufer auf den Meeresboden nieder. Es dürfte also aus diesen Anschwemmungen erst nach langer Zeit ein Hinderniß entstehen und dies mit geringer Mühe zu beseitigen sein.

Ein Leuchtthurm steht am Eingang in den Binnenhafen, an welchem die großen Werkstätten liegen, durch welche Port-Said für den Bau des Canals so vorzüglich wichtig geworden ist. Eine besondere Hafen-

Digitized by Google

bucht führt zur Steinfabrik der Herren Dussaud Frères, eine zweite zu den Maschinen-Werkstätten der Firma Borel, Lavalley u. Comp., welche die Austiefung des Canals übernommen hat. Beide Anstalten gehen freilich jetzt dem Ende ihrer Wirksamkeit entgegen und beschäftigen nicht mehr so viele Arbeiter, als zur Zeit ihrer höchsten Thätigkeit. Die meisten der Maschinen, die aus diesen Werkstätten hervorgingen und die wir auch noch auf dem Canal wiederfinden werden, Dampfschiffe, Dampfbagger, Couloirs, Elevateurs u. s. f. waren in Frankreich vorgearbeitet, und wurden hier nur zusammengesetzt, corrigirt und reparirt, weil hier die Arbeit und die Kohlen viel theurer sind, als in Frankreich.

Auch der innere Hafen ist geräumig genug und kann im Falle des Bedürfnisses je nach Belieben in den Menzalehsee hinein ausgedehnt werden, wozu der Plan schon entworfen ist. Die Schiffe können aus- und einladen und können reparirt werden; für dies Alles sind die zweckmäßigsten Einrichtungen getroffen. Etwas schwieriger scheint eine gehörige Ausdehnung der Stadt zu sein, welche aller Wahrscheinlichkeit nach einmal erforderlich werden wird. Denn schwerlich dürfte das gegenwärtige Terrain für mehr als 30,000 Einwohner genügen, von welcher Zahl jetzt freilich nur ein Drittel, in Zukunft aber vielleicht das Dreifache vorhanden sein wird.

Daß es hier an Cafés, Casinos, Hotels nicht fehlt, versteht sich von selbst, ebenso, daß kein Staat es unterlassen haben wird, hier einen Consul zu ernennen, der die Interessen seiner Schutzbefohlenen vertrete. Schon jetzt verkehren französische, österreichische, griechische und ägyptische Schiffe hier in Menge, und wenn der Canal die gehegten Erwartungen erfüllt, so dürfte es nicht zweifelhaft sein, daß einst Port Saïd seine Nebenbuhlerin Alexandrien überflügeln wird.

Man hat viel über die Zweckmäßigkeit der Wahl von Port Saïd gestritten und auf das alte Pelusium, welches etwa 30 Kil. weiter im SO. liegt, als einen günstigeren Punkt zur Anlage des Mittelmeerhafens hingewiesen. Der Canal würde dadurch von el Kantarah aus um ca. 15 Kil. kürzer, der Weg nach Suez von Europa aus aber um etwa ebenso viel länger geworden sein. Entscheidend war der Umstand, daß bei Pelusium erst in einer Entfernung von 7500 m. vom Ufer die gehörige Wassertiefe im Meere erreicht worden wäre und daß man also den kostbaren Molenbau bis auf diese ungeheure Entfernung hätte fortsetzen müssen.

Vielleicht betrachtete man auch den Menzalehsee, durch den der Canal von Port Saïd aus 42 Kil. weit sich hinzieht, als besonders günstig, da er gestattete, so weit er reichte, ohne alle Vorarbeiten die Baggermaschinen aufzustellen. Aber gerade der Menzalehsee hat sehr viele Schwierigkeiten gemacht. Der Grund desselben besteht nämlich fast nur

Digitized by Google

aus weichem thonigen Nilschlamm, und wenn dieser als Damm gegen den See aufgeschüttet wurde, so lief er alsbald unter dem eigenen Drucke theilweise wieder auseinander. Man hat deshalb dort mit der äußersten Vorsicht arbeiten müssen, und auch, um die Böschung zu verringern, die Breite des Canals beträchtlich vergrößert. Endlich aber wurde es doch erreicht, daß der Schlamm zu größerer Härte erstarrte, so daß er jetzt alle Lasten ohne Schwierigkeit trägt. Dennoch bleibt natürlich die Besorgniß, ob nicht die Wellen, die von beiden Seiten und namentlich heftig vom Canal aus, wenn Dampfschiffe vorüberfahren, gegen den Damm anschlagen, ihn allmählich wieder abwaschen oder untergraben könnten.

Die Compagnie ist deshalb darauf bedacht, die geeigneten oder nothwendigen Schutzmittel bei Zeiten anzuwenden. So waren schon im August 1868, um die Kraft der Wellen zu brechen, die Ufer mit Kalksteinen bestreut; so wird es, wenn nöthig, auch möglich sein, durch Sandaufschüttungen die Festigkeit der Dämme gegen den Canal hin zu erhöhen und sie durch langsamere Fahrt zu schonen; aber selbst im ungünstigsten Fall ist kein Grund zu der Besorgniß vorhanden, daß hiedurch eine Unterbrechung des Verkehrs herbeigeführt werden könnte.

Ja man könnte fragen, ob denn überhaupt ein Damm gegen den Menzaleh hin nothwendig wäre, da doch durch den Timsahsee das Fahrwasser des Canals ohne Eindämmung geht. Hier muß man aber die Eigenthümlichkeiten beider Seen berücksichtigen. Während der Timsah eng abgeschlossen und von sandigem Boden ist, steht der schon an sich viel größere Menzaleh mit dem Meere und den Mündungsarmen des Nil in Verbindung. Die letzteren führen ungeheure Massen weichen Schlammes in ihn hinein, so daß sein ganzer Boden daraus besteht. In dem südlicheren Theile liegt der Schlamm bei niedrigem Wasserstande trocken und bricht dann durch breite und tiefe Risse quadersteinartig auseinander; wenn aber bei anhaltenden Winden aus N. und NW. das Wasser des Mittelländischen Meeres steigt, so dringt es und oft mit Heftigkeit in den Menzaleh ein und überschwemmt die flachen Ufer desselben auf weite Strecken. Fehlte dann dem Canal der Damm, so würden bei jeder Sturmfluth bedeutende Verschlämmungen unvermeidlich sein. Das Eindringen des Meeres ist am schlimmsten bei Pelusium auf der Ostseite des Canals, während von der Westseite her die Wasser des Sees selbst andrängen und die Schlammmassen am reichlichsten kommen. Es ist indessen klar, daß gegen diese Feinde die Dämme des Canals viel leichter zu schützen sind, als gegen die oft heftigen Wellen auf dem Canal selbst.

Mit dem 42ten Kilometer, von Port Saïd aus gezählt, verläßt der Canal den Menzalehsee, tritt aber 7 Kilometer weiter südlich wieder in den seichten, meist sogar trocknen sogenannten Ballahsee, eine Fortsetzung

Digitized by Google

des Menzaleh, die deutlich den Weg bezeichnet, den in früheren Zeiten die Meerenge genommen hatte.

Auf dieser schmalen Strecke Landes liegt der Ort el Kantarah, „die Brücke“ auf arabisch, denn er bildete früher eine Brücke zwischen jenen beiden Seen hindurch, über welche hin die Karavanen von und nach Syrien den kürzesten Weg fanden. Jetzt freilich ist die Brücke zerschnitten, und der Wille, sie durch eine eigentliche Brücke wiederherzustellen, ist nicht vorhanden. Aber der Handel nimmt noch denselben Weg, und die Karavanen werden durch Fähren ans andere Ufer des Canals gebracht. Gewiß wird die Lage des Orts auch künftig vortheilhaft auf seine Entwickelung einwirken und ihn zu einem Markt für die Producte Arabiens und Syriens machen, wofern nicht etwa der Bau einer wirklichen Brücke über den Canal für einen andern Ort, etwa Ismaïliah, entscheidet.

Auf el Kantarah folgt jenseit des Ballahsees die interessante Strecke von el Guisr. Der Reisende, der diese Gegend auf dem Canal passirt, an dessen beiden Ufern sich Sandwände bis zu 70 Fuß Höhe erheben, wird eine Ahnung haben, wie colossale Arbeiten die Ueberwindung dieser Bodenerhebung, der bedeutendsten auf dem Isthmus, kostete. Sie steigt bis auf 16,5 m. Höhe über dem Meeresspiegel, glücklicherweise aber nur auf eine Strecke von 3—4 Kil.; doch bedenke man, wie ungeheure Massen von Sand hier fortgeschafft werden mußten, um die einmal festgesetzten und nothwendigen Dimensionen des Canals zu erreichen. Glücklicherweise werden diese durch einen Gehalt an Salz und Gyps zusammengehalten und so verhindert, wieder in den Canal hinab zu rollen.

Ueberraschend ist der Anblick, wenn das Dampfschiff wenige Kilometer weiter, bei dem Palast des Vicekönigs vorüber fahrend, plötzlich in den Timsahsee umbiegt, und das Auge, das zuvor nur an gelben Sand gewöhnt war, auf einmal über den blauen Wasserspiegel eines weiten Sees hingleitet, und drüben auf dem erhöhten Ufer thronend, das freundliche Ismaïliah mit seinen grünen Plätzen und weißen Häusern, mit seinen Alleen und Gärten erblickt.

Kaum kann man sich vorstellen, daß statt dieses freundlich lachenden Landsees einst hier nur Wüste war und rings umher noch ist, daß statt des Dampfschiffs einst Kameelkaravanen diese Wege zogen und daß der Timsahsee damals nur eine seichte Salzlache von geringem Umfange bildete. Erst seit wenigen Jahren ist der alte Timsah- oder Crocodilensee, der längst keine Crocodile mehr enthielt, verschwunden und die große Vertiefung mit dem Wasser des mittelländischen Meeres erfüllt, aus dem die miteingewanderten Fische munter emporspringen.

Mit Recht bezeichnen die Erbauer des Canals Ismaïliah als die künftige Hauptstadt des Isthmus und erwarten,

Digitized by Google

daß diese Stadt an Einwohnerzahl einst mit Alexandrien und Kairo rivalisiren werde. Denn da sich hier mit dem maritimen Canal ein aus dem Nil abgeleiteter Süßwassercanal verbindet, so ist Ismaïliah der Hafen für Aegypten geworden und damit vielleicht der wichtigste von allen Häfen des Canals.

Der Süßwassercanal als die Basis aller übrigen Arbeiten und aller menschlichen Existenz auf dem Isthmus mußte auch von allem zuerst in Angriff genommen werden. Zwanzigtausend Fellahs (d. i. Bauern oder Leibeigne des Vicekönigs) waren beschäftigt, dem Nil einen Weg zum Rothen Meere zu graben. In der unmittelbaren Nähe von Kairo, wo dem Strom seine Wasser noch nicht durch die Bewässerungscanäle des Delta entzogen sind, ließ man den Canal sich abzweigen, um ihn 25 deutsche Meilen weit bis Suez zu führen. Selbst bei niedrigstem Wasserstande steht der Nil an jener Stelle ca. 11 m. höher als der Spiegel des Rothen Meeres, so daß ein Mangel an süßem Wasser niemals eintreten kann. Aber eine Strömung dorthin mußte bedenklich erschienen, theils weil man anderen Gegenden das befruchtende Wasser entzogen hätte, theils wegen der Gefahren, die dem Canal selbst aus den großen Schwankungen im Wasserstande des Nil, die bis 9 m. betragen, erwachsen wären. Man war daher genöthigt, die Strömung des Wassers durch eine Reihe von Schleusen zu hemmen oder doch zu reguliren. In seinem ersten Drittel bis Abassieh nach NO. verlaufend, bildet der Canal fast die Grenze des Deltas gegen die überall höher liegende Wüste. Dann nach Osten umbiegend führt ihn das Wadi Tumilath bis Ismaïliah, wo er durch die Schleuse von Nefisch mit dem maritimen Canal verbunden ist. Von hier zieht er mit einigen Windungen in südöstlicher Richtung zwischen dem maritimen Canal und dem Djebel Geneffé hin, durch Zwischencanäle vielfach mit dem ersteren verbunden, und mündet endlich ebenfalls durch eine Schleuse in die Lagune oder den Binnenhafen von Suez. Er folgt auf diesem seinem Wege dem alten Canal der Pharaonen und dem noch älteren Nilarm, der einstens das Wadi Tumilath in die Wüste eingeschnitten haben mochte, als er sich noch bei dem heutigen Timsahsee in die Meerenge zwischen dem Rothen und Mittelländischen Meere ergießen konnte.

Der Süßwassercanal trägt alle die Segnungen, die der Nil für Aegypten mit sich bringt, in die Landenge mit hinüber. Das Wadi Tumilath ist das alte Land Gosen, schon aus dem alten Testament seiner Fruchtbarkeit wegen bekannt, und steht in dieser Beziehung, seitdem die Bewässerung wieder hergestellt ist, dem Delta nicht nach. Es ist zu hoffen, daß zwischen Ismaïliah und Suez längs des Süßwassercanals eine ähnliche Fruchtbarkeit sich entwickeln werde. Für jetzt freilich steht dem noch der Gehalt des Bodens an Salz und Gyps entgegen, da das ein-

Digitized by Google

dringende süße Wasser sie auflöst und dadurch seine befruchtenden Eigenschaften verliert. Mit Ausdauer ist aber auch hier das Ziel zu erreichen, und schon jetzt sieht man einige Culturen, in denen durch Ueberrieselung der üppigste Pflanzenwuchs erzeugt ist. Wundervoll sind in dieser Beziehung die Gärten in und um Ismaïliah, welche u. A. die köstlichsten Weintrauben liefern, besonders derjenige bei dem großen Pumpwerk. Doch finden sich Anfänge auch an anderen Punkten des Canalufers.

Das Wasser ist übrigens selbst in dieser Entfernung vom Strome zur Zeit der Nilschwelle noch trübe, und keineswegs für europäische Gaumen verlockend; vielmehr muß es, um sich abzuklären und zum Trinken tauglich zu werden, erst einige Tage in Gräben oder Bassins ruhig stehen. Solche Gräben sind daher überall hin abgeleitet, wo eine größere Anzahl von Arbeitern beschäftigt war. Ja, von Ismaïliah aus gehen zwei Wasserleitungsröhren bis Port Saïd und versorgen die Ortschaften längs der ganzen nördlichen Hälfte des Canals mit Trinkwasser. Ohne diese würde Port Saïd, obwohl es rings von Wasser umgeben ist, in große Noth gerathen, denn das Wasser des Menzaleh ist durchaus ungenießbar. Einstweilen reichen die beiden Röhren aus, auch noch eine große Anzahl Cisternen zu füllen, die in gewissen Distanzen längs des ganzen Wegs nach Port Saïd angebracht sind; und genügen sie bei wachsender Einwohnerzahl nicht mehr, so ist es nicht schwer, die Zahl der Röhren entsprechend zu vergrößern. Die Füllung derselben geschieht in Ismaïliah durch eine größere Dampfmaschine von 50 Pferdekraft, nebst zwei kleineren, die nebenher auch den soeben erwähnten schönen Garten bewässern.

Für Ismaïliah ist aber der Süßwassercanal noch von ganz besonderer Wichtigkeit, wegen des durch ihn stattfindenden Handelsverkehrs mit Aegypten. Alles spricht dafür, daß dieser Handelsverkehr auf Kosten Alexandriens sehr bedeutende Dimensionen annehmen werde. Ismaïliah ist beträchtlich näher an Kairo und also an Oberägypten als Alexandrien und mit dem Delta in ebenso günstiger Canal- und Eisenbahnverbindung. Entstehen aber, wie zu erwarten, am Suezcanal Handelsstädte, so wird in ihnen ein lebhafter Austausch europäischer und indischer Waaren gegen orientalische stattfinden, und der Markt für die letzteren in ihnen wahrscheinlich weit günstiger sein, als in Alexandrien. Die Nahrungsmittel, besonders Getreide, wird man aus Aegypten beziehen, und von besonderer Wichtigkeit ist die jetzt viel und mit gutem Erfolg im Nilthal angebaute Baumwolle, die sich vorzüglich zur Rückfracht eignet für die Schiffe, welche die Einfuhr europäischer Steinkohlen nach dem Canal hin vermitteln.

Bisher ist der Verkehr auf dem Süßwassercanal nur in seinen Anfängen, darum aber kein unbedeutender gewesen. Vom Delta her kamen

Digitized by Google

Nahrungsmittel für die Canalarbeiter und für den Markt von Suez in Böten, die meistens vom Lande aus durch Maulthiere, Kameele oder Menschen gezogen wurden. Bausteine von Djebel Geneffé sowie die Maschinen, die man im südlicheren Theile des Canals brauchte, wurden auf demselben Wege herangebracht. Eine Postverbindung und sogar ein Waarentransit war eingerichtet, der von Port Saïd bis Ismaïliah den maritimen, von da bis Suez den Süßwassercanal benutzte.

Die Beförderung geschah hier mittelst einer Kettenschleppschifffahrt, wie man sie auch in der Elbe mit sehr gutem Erfolg angewendet hat. Vor einen ganzen Zug von Böten legt sich ein Dampfer, dessen Maschine ein seitlich angebrachtes Zahnrad bewegt, welches seinerseits in eine Kette eingreift, die auf dem Grunde des Wassers liegt und mit Leichtigkeit jeden Augenblick auf das Zahnrad gehoben werden kann. Hinter einem solchen Dampfer treten nicht jene großen Wellen auf, wie bei Schrauben- oder Raddampfern, durch welche die Ufer des Süßwassercanals bei seiner geringen Breite und der lockeren Consistenz des Bodens hätten beschädigt werden können.

Mit der Eröffnung des maritimen Canals gestalten sich diese Verhältnisse um. Der Theil des Süßwassercanals zwischen Ismaïliah und Suez verliert sehr an Bedeutung, da der Transit ihm genommen wird; wohingegen der Theil zwischen Ismaïliah und Cairo außerordentlich gewinnt, da nun erst auf diesem der Handel Aegyptens mit dem maritimen Canal einen kräftigeren Aufschwung nehmen kann. Vermuthlich wird deswegen von jetzt ab die Kette umgelegt werden und an derselben ein ähnlicher Transport eingerichtet werden zwischen Ismaïliah und Cairo, wie er bisher bestand zwischen Ismaïliah und Suez. Wenn dieser Verkehr nicht durch Abgaben an die Regierung oder an die Canal-Gesellschaft erschwert wird, so ist ein mächtiges Wachsen desselben vorauszusehen; ja wahrscheinlich dürfte sich die Nothwendigkeit herausstellen, den Süßwassercanal beträchtlich zu erweitern. Während im Alterthum seine Breite 100 Ellen betragen haben soll, ist sie heute nur 15 m.; offenbar auf die Dauer nicht ausreichend für eine so wichtige Wasserstraße. Eher noch würde die Tiefe genügen, die je nach dem Wasserstande des Nil, 1,5 m. bis 2,5 m. betragen soll.

Das Wadi Tumilath ist die natürliche Verbindungsstraße des Suezcanals mit Aegypten; jetzt auch die einzige, denn die Eisenbahn, die früher von Kairo direct durch die Wüste nach Suez ging und auf welcher damals die Ueberlandreise nach Indien geschah, ist wieder aufgehoben worden. Die Schwierigkeiten, der Maschine das nöthige Wasser zu geben, waren auf dieser Strecke so außerordentlich groß, daß die Linie völlig aufgegeben werden mußte, sobald diejenige über Zagazig und Ismaïliah

Digitized by Google

nach Suez eröffnet wurde. Bei letzterer, welche sich in Benha-el-Asl an die Bahn von Alexandrien nach Kairo schließt, fallen diese Schwierigkeiten wegen der Nähe des Süßwassercanals selbstverständlich ganz fort. Von Kairo aus wird der Weg nach Suez dadurch entschieden länger, von Alexandrien aber behält er seine bisherige Länge, und bezüglich der Ueberlandreise ist jetzt nur noch die Frage, ob man die Eisenbahnlinie Alexandrien-Ismaïliah-Suez, oder den Canal vorzieht.

Ob der Bau einer Eisenbahn von Ismaïliah nach Port-Saïd wohl bald oder überhaupt in Aussicht steht, wage ich nicht zu entscheiden. Jedenfalls hätte sie, um Port-Saïd zu erreichen, ziemlich bedeutende Terrainschwierigkeiten zu überwinden, wenn nicht etwa durch allmähliche Erhärtung die Dämme des Canals die zum Tragen einer Eisenbahn erforderliche Festigkeit erlangen.

Endlich hat der Süßwassercanal auch seine politische Bedeutung. Durch ihn ist der Beherrscher des Nilthals auch der Herr des Isthums, dessen Bewohnern er mit Leichtigkeit das wichtigste Subsistenzmittel abschneiden kann. Durch ihn wird der ganze Canal, auch der maritime, ein ägyptischer, und in richtiger Erkenntniß dieses Verhältnisses hat das ägyptische Gouvernement sich auch den Besitz des ganzen Süßwassercanals und des ehemals an die Compagnie abgetretenen Landes längs seiner Ufer wieder zurück erkauft. Nach diesem Zeichen, wie die ägyptische Regierung die Verbindung des Nillandes mit dem Isthmus zu schätzen weiß, darf man wohl vermuthen, daß sie den Handel nach dieser Richtung hin eher begünstigen, als etwa zu Gunsten Alexandriens erschweren wird.

Man warte deshalb bei der Benutzung des Canals nicht darauf, daß die europäischen Mächte ihn einmal von Aegypten losreißen sollen; der Nil, der Süßwassercanal halten ihn für immer daran fest. Wer den Canal erobern will, der muß auch Aegypten dazu erobern, und aller Wahrscheinlichkeit nach liegt in dieser Abhängigkeit die sicherste Garantie für das Bestehen des Canals, wenigstens so lange Aegypten den europäischen Nationen gegenüber ohne eigene Macht ist, und seinen Vortheil nur darin finden kann, ihnen unterschiedslos die Benutzung des Canals zu gestatten und nach Kräften angenehm zu machen.

Nach Suez gehen von Ismaïliah aus drei Verkehrsstraßen neben einander her. Die Eisenbahn längs dem Fuße des Djebel Geneffé, östlich davon der Süßwassercanal und noch weiter östlich der maritime Canal. Dieser arbeitet sich zuerst bei Touffoum und dem Serapeum durch eine Reihe von Höhen, welche Aufschüttungen nothwendig gemacht haben, ähnlich wie bei el Guisr, doch nicht ganz so beträchtlich. Das Serapeum ist der Name für eine Strecke des Canals von 8 Kilom. Länge, in deren Nähe die Wüste ein Denkmal des Alterthums, aus Granit und Gneiß, enthält.

Digitized by Google

Diese Strecke ist nach den bisher gesammelten Erfahrungen die einzige des ganzen Canals, an welcher eine Versandung desselben stattfindet. An fast allen übrigen Punkten hat man sogar noch den alten Canal, wenn auch verfallen und verschlämmt, so doch nicht versandet gefunden. Man muß, wie die Compagnie gethan hat, zwei Arten von Flugsand unterscheiden. Die eine, aus den kleinsten Körnchen bestehend, hebt sich als Staub hoch in die Luft und senkt sich weit und breit langsam und gleichmäßig auf Alles nieder. Nicht diese ist zu fürchten, sondern nur die andere Art von gröberem Korne, welche vom Winde nur wenige Zoll oder höchstens einige Fuß emporgehoben, bald darauf wieder zu Boden fällt und so in dichten Massen wandernd durch die Wüste fortrückt. Die Menge dieses wandernden Sandes, die sich in ein Gewässer schüttet, ist aber nur abhängig von der Länge der Uferstrecke, nicht von der Breite des Gewässers; sie wird zurückgehalten durch Hecken, Schutzwände und Gräben, besonders wenn diese mit Wasser angefüllt sind. Dergleichen Schutzmittel anzubringen, hat man nicht versäumt und zugleich den Betrag der gegenwärtig stattfindenden Versandung beobachtet. Auf den laufenden Meter Ufers beträgt sie, wie man mir versicherte, monatlich 2 Cubicmeter, auf jene 8 Kilometer also 16,000 Cubicm. pr. Monat; eine Masse, welche fortzuschaffen nur die 8 tägige Arbeit einer jener großen Baggermaschinen erfordert, deren tägliche Förderung 2000 Cubicm. beträgt.

Diese Berechnung zeigt aufs Deutlichste, wie den technischen Hülfsmitteln unserer Zeit gegenüber die Schwierigkeiten der Erhaltung des Canals nur gering sind. Ja, es dürfte sich in der Folge herausstellen, daß die Versandungsgefahr hier inmitten der Wüste geringer ist, als in vielen unserer Ströme, die oft mit Gewalt den Sand ihres Bettes aufwühlen, mit sich fortführen und bald hier, bald da in Massen wieder absetzen; ein Spiel, welches an den Mündungen durch den Wechsel von Ebbe und Fluth noch bedeutend heftiger und nachtheiliger wird. Möchten aber selbst noch an anderen Punkten des Canals ähnliche Schwierigkeiten auftreten, wie am Serapeum, so ist es unzweifelhaft, daß auch diese durch Reparatur zu beseitigen sein werden. Die Technik, die in 10 Jahren dies Werk zu vollenden vermochte, ist auch im Stande, es zu erhalten. Hierüber scheinen Alle, die in neuerer Zeit den Canal mit eigenen Augen gesehen haben, gleicher Meinung zu sein.

Die fernere Reise nach Süden führt die Schiffe in die weiten Wasserspiegel der Bitterseen, die auf 40 Kilom. Länge von dem Canal durchschnitten werden, und bei 10 Kilom. Breite im Ganzen eine Fläche von 3¼ deutschen Quadratmeilen haben. Noch im August 1868 sah der Verfasser, auf dem Süßwassercanal vorüberreisend, an derselben Stelle nur eine weite Einsenkung, dicht bedeckt von einer weißen, im Sonnen-

Digitized by Google

schein wie Schnee schimmernden Salzkruste, in deren Mitte sich einige Lachen bitteren (Chlormagnesium enthaltenden) Wassers befunden haben sollen. Die Einsenkung reicht im nördlichen Theil durchschnittlich 8 m. tief unter den Meeresspiegel, an einzelnen Punkten sogar 12 m., während weiter südlich das Becken des sogenannten kleinen Bittersees flacher war. Jedenfalls müssen diese Vertiefungen von Meereswasser erfüllt gewesen sein, durch dessen Verdampfung dann die Salzkrusten am Boden entstanden sind. Ja, wie es scheint, sind sie im Alterthum vom Rothen Meere aus mit Wasser angefüllt worden, seitdem aber ebenso wie der Timsahsee, bis auf den Grund ausgetrocknet. Wahrscheinlich aber hatte auch früher schon eine Abtrennung dieses Gebiets vom Meere und demzufolge Austrocknung stattgefunden, wie wir sie weiter östlich im Todten Meere noch jetzt vor sich gehen sehen. Die Aehnlichkeit der Verhältnisse bei beiden Vertiefungen ist augenfällig, nur daß der Spiegel des Todten Meeres 1337′, der Boden der Bitterseen 38′ unter dem Meeresniveau liegt.

Das Bassin der Bitterseen gewährt für die Durchleitung des Canals die größten Vortheile. Nicht nur, daß während des Baues auf einer Strecke von 40 Kil. die Austiefungsarbeiten sehr vermindert und streckenweise sogar ganz erspart wurden, nicht nur, daß die weite Wasserfläche durch die aufsteigenden Dünste vielleicht einen reichlicheren Thaufall und dadurch allmählich eine kräftigere Vegetation hervorbringen kann —: die Bitterseen schwächen namentlich auch die Strömungen ab, welche durch die Ebbe und Fluth und durch die sonstigen Schwankungen im Wasserstande des Rothen Meeres entstehen müssen. Mag die Fluthwelle auch mit Heftigkeit in den Canal eindringen, sie wird jenseits der Bitterseen nicht mehr wahrnehmbar sein. Mag der Wasserstand des Meeres bei Suez in Folge anhaltender und starker Nordwinde auch tief sinken, so wird doch im Bassin der Bitterseen das Niveau sich nur wenig verändern. Die Bitterseen spielen also den Schwankungen des Rothen Meeres gegenüber eine ähnliche Rolle, wie die Alpenseen gegenüber den Gebirgsflüssen. Man hat berechnet, daß die schnellste Bewegung des Wassers im Canale südlich von den Bitterseen 1,16 m. pr. 1 Sec. betragen wird, nördlich davon nur 0,35 m.: und dies ist darum von Wichtigkeit, weil südlich Kalkstein, harter Thon und hartes Conglomerat die Ufer bilden, nördlich dagegen Sand und weiche zum Theil schlammige Thonmassen. *)

*) Vielleicht aber droht den Bitterseen und durch sie dem Canal eine große aus dem Klima entspringende Gefahr, die Versalzung. Die außerordentlich starke Verdunstung, die auf dem Isthmus stattfindet, und welche pr. Tag im Durchschnitt mindestens 8 Millimeter beträgt, läßt aus den Bitterseen täglich

Digitized by Google

Aus Kalkstein und strengem gypshaltigen Thon bestehen die Ufer des Canals in der Strecke von Chalouf, einem Plateau von 9 m. Meereshöhe, welches sich 11 Kilom. lang wie ein Damm zwischen den Bitterseen und dem Rothen Meere erhebt. Obenauf ist es bedeckt mit Sand, und hier gerade findet man reichlich die noch mit ihren Farben erhaltenen Schaalen von Muscheln und Schneckenarten, die noch heute im Rothen Meere leben. Diese Gegend ist also sicherlich aus einer tieferen Lage emporgestiegen und zerschnitt dadurch die Verbindung, die früher zwischen den Gewässern des Rothen Meeres und den Bitterseen stattfand. Während die letzteren, nun isolirt, bis auf den Grund austrockneten, löste der sparsam fallende Regen den aus dem Meerwasser zurückgebliebenen Gyps aus den oberen Schichten des Plateaus auf und führte ihn den unteren zu, wo er sich zwischen dem Thone, in crystallinischen Platten abgesetzt, vorfindet. Auch in den unteren Schichten hat man sehr zahlreiche Reste ausgestorbener Thierformen, jüngeren geologischen Alters, und namentlich das vollständige Skelett eines Dinotheriums gefunden.

Das Gestein ist hier so fest, daß es von den Baggermaschinen nicht angegriffen wurde, und die Arbeiten deswegen bis zuletzt durch Menschenhand geschehen mußten. Sie sind dadurch kostbarer und zeitraubender geworden als an irgend einem andern Punkte des Canals, als selbst bei Toussoum und el Guisr. Hier sah man noch im August 1868 Tausende von Arbeitern aller Farben beschäftigt, den Boden felderweise

---

ungefähr 1½ Mill. Cubicmeter Wasser entweichen. Würde diese Wassermasse einfach durch Zufluß aus dem Rothen Meere ersetzt, so würde natürlich der Salzgehalt der Seen von Jahr zu Jahr steigen und in höchstens 18 Jahren würde der Sättigungspunkt erreicht sein und die Neubildung des Steinsalzes beginnen.

Selbstverständlich darf die Verwaltung des Suezcanals nicht dulden, daß dieser Fall jemals eintrete. Vielleicht, ja wahrscheinlich nimmt ihr die Natur selbst die Sorge dafür ab, wofern nämlich entweder durch die Nordwinde eine Strömung von genügender Kraft aus dem Mittelmeer in die Bitterseen und aus den Bitterseen in das Rothe Meer hervorgebracht würde, oder durch die jährlichen Schwankungen im Wasserstande des letzteren eine regelmäßige und genügende Vermischung des Meerwassers mit dem Wasser der Bitterseen bewirkt würde.

Ob zu dem einen oder dem andern Aussicht ist, das muß sich ergeben aus den Beobachtungen über die Heftigkeit und Mächtigkeit der in dem Canal auftretenden Strömungen, sowie über die jährliche Steigerung des Salzgehalts in den Bitterseen und in den anderen Theilen des Canals. Sollten jedoch die natürlichen Hülfen nicht ausreichen, um einen bestimmten, wenn auch hohen, Sättigungsgrad in den Bitterseen festzuhalten, so wird schließlich ein Theil des Verdunstungsverlusts durch Zuströmung aus dem Süßwassercanal ersetzt werden müssen. Freilich würde das bisher contractlich ausbedungene tägliche Quantum von 750,000 Cubm. ohne die Hülfe derartiger Strömungen den angegebenen Zweck nur etwa zur Hälfte erfüllen.

Digitized by Google

abzulösen und den losgebrochenen Thon auf Karren zu laden, die von starkknochigen normännischen Pferden an eine Schienenbahn herangefahren wurden. Dort befestigte man an den Karren ein Drathseil, und eine Dampfmaschine zog ihn den hohen Uferrand empor. Oben durch einen kurzen Schlag geöffnet und ausgeschüttet, trat er sogleich — während ein anderer Karren die Bahn emporstieg — die Rückreise wieder an. So thürmte sich der östliche Uferrand höher und höher empor, von der Canalsohle an gerechnet wohl auf 20 m. Höhe, — der östliche, denn er hat zugleich die Bestimmung, den von O. kommenden Sandwehen als Damm sich entgegen zu stellen.

Von Chalouf bis Suez und bis in's Rothe Meer hinein passirt der Canal 10 Kilometer weit die sogenannte Lagune von Suez, ein äußerst flaches Wasserbecken, dessen Boden aus Meeresschlamm besteht. Doch gleicht dieser keineswegs dem Nilschlamm, welcher im Menzalehsee so große Schwierigkeiten verursachte; vielmehr besteht er größtentheils aus einem Muschelconglomerat, das sich leicht cementirt und sogar zum Molenbau verwandt worden ist. Daher war hier die Arbeit leicht, und die aufgeschütteten Dämme leiden nicht durch die Strömungen, welche der wechselnde Wasserstand des Rothen Meeres veranlaßt.

Die Schwankungen des letzteren sind indessen ziemlich beträchtlich. Ebbe und Fluth bringen zur Zeit des Maximums eine Oscilation von 1,5 m. bis zu 2 m. hervor, und dazu kommt noch das Steigen und Fallen des Meerbusens von Suez, je nach dem Vorherrschen der Nord- oder der Südwinde, welches bis 1,25 m. betragen kann, so daß nach den Ermittelungen der Compagnie die Gesammtgröße der Niveauschwankungen im Rothen Meere sich auf 3,26 m. oder etwa 10 Fuß stellen würde. Nach G. Schweinfurt giebt es ein Sprichwort: „Wenn der Nil fällt, steigt das Meer", und dies bestätigt sich sichtbar. Vom März bis December ist der Wind aus NNW. in Suez der herrschende und treibt das Wasser in der Richtung des rothen Meeres vor sich her, so daß die Corallenbänke an den Küsten fast von Wasser entblößt werden. Vom December aber bis zum März steigt es wieder, meist mit SSO., und in dieser Jahreszeit kommen auch Winde aus WSW. von der Nubischen Wüste herüber, die heftigsten von allen, aber dennoch den Schiffen auf der Rhede von Suez nicht gefährlich, da sie durch das vorliegende Attakagebirge abgeschwächt werden und keinenfalls im Stande sind, starken Wellenschlag hervorzubringen.

Suez hat bisher einen Hafen nur für flachgehende Schiffe, der in der Lagune und unmittelbar an der Stadt selbst liegt; die großen Seeschiffe dagegen und die mächtigen Dampfer der französischen, englischen und türkischen Linien liegen weit draußen auf der Rhede vor Anker.

Digitized by Google

Kleinere Dampfschiffe vermitteln das Ein- und Ausschiffen der Passagiere und Güter, sowie den Verkehr der Seeleute mit dem Lande. Die Schiffe liegen dort sicher genug, denn der Meeresboden gewährt einen Ankergrund von genügender Festigkeit. Trotzdem konnte die Rhede für einen Weltverkehr ersten Ranges, wie man ihn hier erwarten mußte, nicht genügen, und die Compagnie war daher genöthigt, einen vollständig neuen Hafen zu bauen.

Um die vorschriftsmäßige Tiefe von 8 m., vom niedrigsten Wasserstande aus gemessen, zu erreichen, wurde die Ausbaggerung bis etwa 2000 m. weit ins Meer hinaus fortgesetzt. Auf einer Landzunge, die bisher bei Fluthzeit vom Meere überspült, sich bis in die Nähe der Canalmündung vorstreckte, wurde ein Eisenbahndamm aufgeführt, der jetzt mit einer ihm gegenüber gebauten Mole den Eingang zur Lagune einschließt.

An der Spitze dieser Landzunge wurde durch Aufschüttung des Baggerproductes der Boden erhöht, und an ihren beiden Seiten sind zwei Häfen mit Docks und Magazinen und mit allen Vorrichtungen zum Befrachten, Löschen und Repariren der Schiffe entstanden; ein innerer für die den Canal passirenden Schiffe und im Besitz der Compagnie, und ein äußerer im Besitz der ägyptischen Regierung. Dieser letztere soll wohl vorzüglich die ziemlich zahlreichen ägyptischen Kriegsschiffe aufnehmen, die bisher auf der Rhede lagen, und welche die Aufgabe haben, einerseits den Verkehr im Rothen Meer zu vermitteln, andrerseits über die Küsten desselben allmählich Aegyptens Herrschaft weiter und weiter auszudehnen. Auch größere Handelsschiffe, die nicht die Absicht haben, den Canal zu passiren, dürften hier Aufnahme finden, während die kleineren wohl nach wie vor ihren Weg durch die Lagune in den alten Hafen nehmen werden. In diesem werden auch die durch den Süßwassercanal kommenden Fahrzeuge Platz finden.

Um die Schiffe gegen die Niveau-Schwankungen des Meeres sicher zu stellen, sind die Docks, wie in allen der Ebbe und Fluth ausgesetzten Häfen durch Schleusen, die einzigen im ganzen maritimen Canal, abgesperrt.

Auf der Landzunge selbst ist übrigens vorläufig kein Raum mehr zur Anlage einer neuen Stadt, vielmehr ist man ausschließlich auf die Erweiterung von Suez selbst angewiesen.

Suez geht, wie Port Saïd und Ismailiah, einem bedeutenden Aufschwung entgegen. Früher ein Hafen ohne Handel, kaum wie Kosseir und Suakin — eine Stadt ohne Wasser, da der Mosesbrunnen, die nächste süße Quelle, 3 deutsche Meilen entfernt ist — fristete es seinen vielleicht 1500 Einwohnern kaum eine kümmerliche Existenz, und keiner von diesen mochte die große Zukunft ahnen, die seiner elenden Heimath, an der Grenze zwischen Meer und Wüste, bevorstand. Die

Digitized by Google

Ueberlandpost nach Indien machte den Anfang. Die Rhede belebte sich mit Dampfschiffen, ein musterhaftes Gasthaus entstand, die Reiseroute von England nach Ostindien nahm von Jahr zu Jahr entschiedener ihren Weg über Suez. Eine Eisenbahn wurde von Kairo aus quer durch die Wüste hergeführt und damit der Schienenstrang von Alexandrien bis zum Rothen Meer vollendet. So wurde der Isthmus-Hafen am Rothen Meer wichtiger und wichtiger und blühte zu einer Stadt von 15,000 Einwohnern empor, die zum Theil in europäischem Charakter gebaut ist. War aber bis hierher ihre Lage bedeutend nur für den Postverkehr mit dem Indischen Ocean, so wird sie es künftig nach Eröffnung des maritimen Canals in nicht geringerem Grade für den Handelsverkehr mit demselben werden.

Schon seit Anfang des Jahres 1864 ist im Süßwassercanal der Nil nach Suez geführt und damit die Möglichkeit gesichert, nicht nur eine unbegrenzte Einwohnerzahl zu ernähren, sondern auch in der Wüste rings umher Fruchtbarkeit und Leben zu verbreiten. Seit dieser Zeit kann sich die Stadt frei entwickeln, wie es der wachsende Verkehr auf dem Canal erfordern mag. Die in ihrem Hafen circulirenden Reichthümer werden sie zu einem günstigen Marktplatz für die Waaren der benachbarten Küsten, zur herrschenden Hauptstadt des Rothen Meeres machen. Hoffen wir, daß durch ihren Verkehr auch die bisher so abgeschlossenen Länder, die hinter diesen Küsten liegen, mit ihren in mancher Hinsicht so begabten Völkerschaften, dem europäischen Handel und Einfluß in höherem Maße erschlossen werden.

So steht der Suezcanal da, in der Mitte der alten Welt, verbunden mit Europa durch das Mittelmeer, mit Asien durch das Rothe Meer und mit Afrikas entferntestem Innern durch den Süßwassercanal und den Nil: und wie kein anderer Punkt der Erde scheint er geeignet, einst den Knotenpunkt eines Weltverkehrs im großartigsten Maßstabe zu bilden.

Digitized by Google

III. Der Bau des Canals.

Daß so großartige Werke nur durch das Zusammenwirken ungeheurer Menschenkräfte mit bedeutenden Geldmitteln hergestellt werden konnten, liegt in der Natur der Dinge.

Zur Ausführung aller erforderlichen Arbeiten hielt man die Summe von 200 Mill. Frcs. für ausreichend, und Herr v. Lesseps brachte dieselben in 400,000 Actien à 500 Frs. unter. Mehr als die Hälfte kam auf Frankreich, den vierten Theil trug der Vicekönig von Aegypten allein und der Rest vertheilte sich besonders auf Oesterreich und Rußland, während der Zollverein und England fast völlig theilnahmlos blieben.

So zeigte schon der erste Schritt zur Vollendung des Unternehmens jene Parteistellung der europäischen Staaten, die sich rücksichtlich des Canals bis auf die Gegenwart erhalten hat und die in der geographischen Lage ihre Begründung findet.

Während die Mittelmeerhäfen mit Sicherheit großen Vortheil von dem neuen Seeweg erwarten, ja nun erst dem Eintritt in den Welthandel entgegensehen durften, mußten sich die atlantischen Küsten Europas mindestens auf eine relative Benachtheiligung jenen gegenüber, wenn nicht gar auf eine absolute Verminderung ihres asiatischen Handels gefaßt machen. So nahe indessen diese Befürchtung liegt, so ist sie doch wohl eine übertriebene, denn sicherlich gestatten Ostasiens und Europas Producte einen noch weit intensiveren Austausch als bisher, und so braucht der Vortheil der einen Seite Europas nicht auf Kosten der andern Seite errungen zu werden.

Das größte Interesse an dem Gedeihen des Unternehmens hatte und bewies Aegypten. Außer bedeutenden Actienzeichnungen verpflichtete sich der Vicekönig Saïd Pascha, der von jeher mit regstem Eifer das Werk unterstützte, auch zur Stellung von Arbeitern. Jeden Monat sollten 20,000 Fellahs oder Leibeigene andere 20,000 ablösen, ihre Arbeit ihnen aber von der Compagnie bezahlt werden. Diese ungeheuren Schaaren begannen ihre Thätigkeit an verschiedenen Punkten zugleich. Sie führten das Wasser des Mittelmeers in den Timsahsee, indem sie zunächst

Digitized by Google

einen schmalen Wasserweg durch die Strecke von El Guisr schnitten. Der Eintritt des Meerwassers in das vertiefte Seebecken wurde am 18. Nov. 1862 feierlich begangen. Sie vollendeten am Ende des Jahres 1863 den Süßwassercanal und arbeiteten in den dichtesten Schaaren an der mühevollen Strecke von Chalouf. Von ihrem Leben und Treiben an diesem Punkte macht Georg Schweinfurth, der im Anfang des Jahres 1864 den Canal besuchte, folgende Schilderung (Globus VI. 1864 S. 34):

„Ein schwer zu schilderndes Bild liefert dieses bunte, laute Getreibe mit dem Wüstenelemente ringender Tausende. Ueberschaut man dasselbe von den höchsten Punkten des aufgeworfenen Dammes, so läßt sich der Anblick nur mit einem ausgebreiteten Ameisenhaufen vergleichen. Wir gewahren, wenn wir die Menschen einzeln betrachten, alle Schattirungen der Haut und, man möchte fast sagen, auch jedes Alter unter ihnen vertreten. Die Strenge der Aufseher duldet zwar keinen Schlendrian, ich sah aber nirgends von der sogenannten Gottheit Aegyptens, dem Kurbatsch, Gebrauch machen; fröhlich und singend, schreiend, einander zurufend, oder scheltend, sieht man sie sich in dichten Schaaren zu beiden Seiten der Ausgrabungen die Dämme hinaufwälzen. Das Loos dieser Leute ist kein so schlimmes, als man glauben möchte, und das Unfreiwillige ihrer Arbeit wird am Ende mit den für ihre Bedürfnisse recht ansehnlichen Ersparnissen an baarem Gelde reichlich vergütet."

Dennoch zeigte es sich deutlich, daß die Leistungen der Fellahs den gehegten Erwartungen nicht entsprachen und daß überhaupt ohne Anwendung von Maschinenarbeit der Canalbau nicht auszuführen sei, wenigstens sehr lange dauern und außerordentlich kostspielig werden müsse. Die Heranschaffung der Nahrungsmittel und der sonstigen Lebensbedürfnisse war — auch nach Herstellung des Süßwassercanals — noch außerordentlich mühsam und kostbar. Der Fleiß der Fellahs war, wie er bei Sklaven ist; und zu alledem wurde von Seiten Lord Palmerston's — im Interesse der Menschlichkeit — auf Abschaffung dieser Sklavenarbeit gedrungen.

Die Compagnie protestirte zwar gegen die Hindeutung, daß die Canalarbeit auf Kosten des Lebens der Arbeiter geschehe, und wies durch Zahlen nach, daß ihre Fürsorge für die Gesundheit derselben durchaus keinem Tadel unterliege. Die Sterblichkeit in einem Jahre betrug:

für Europäer	1,46	pCt.
für seßhafte Araber . .	1,52	„
für Fellahs	0,48	„

während dieselbe

in den ägyptischen Dörfern . . .	3	pCt.
in Frankreich	2,27	„
in der französischen Armee . . .	1,94	„

Digitized by Google

beträgt. An Aerzten und Krankenhäusern war niemals ein Mangel und die Pflege in denselben natürlich eine ungleich zweckmäßigere, als sie den Arabern oder Fellahs von ihren eignen Aerzten zu Theil geworden wäre.

Doch ging die Compagnie gern auf die Abschaffung der Zwangsarbeit ein, zumal ihr selbstverständlich dafür eine Entschädigung gegeben werden mußte. Von hier datiren die Einnahmen der Compagnie, besonders da zugleich die Abtretung des Süßwassercanals und einiger Strecken Uferlandes an Aegypten erfolgte. Die Berechnung wurde durch das schiedsrichterliche Urtheil des Kaisers Napoleon folgendermaßen festgestellt (A. Guillemin, l'Egypte actuelle, son agriculture et le percement de l'Isthme de Suez. Paris 1867):

für Abstellung der Contingente eingeborner Arbeiter	38,000,000 Fr.
für Abtretung der Strecke des Süßwassercanals, zwischen dem Wadi, Timsahsee und Suez, an die ägyptische Regierung	6,000,000 „
für die Abtretung von 60,000 Hectaren Landes von den 63,000, welche der Compagnie bewilligt worden waren (die Compagnie selbst behält 3000 zur Ausführung des Seecanals)	30,000,000 „
für die am Süßwassercanal bereits ausgeführten und noch auszuführenden Arbeiten	10,000,000 „
in Summa	84,000,000 Fr.

in jährlichen Raten vom 1. Nov. 1864 bis 1. Nov. 1879 zu zahlen.

Vielleicht war diese Berechnung die Veranlassung, daß die Actien der Compagnie, welche im Jahre 1863 zu Paris mit 40 Fr. verkauft wurden, 1 Jahr später bereits auf 100 Fr. gestiegen waren (Guillemin). Außerdem kamen durch den Verkauf der Domäne Tell el Kébir im Wadi Tumilath an den Vicekönig noch 10,000,000 Fr. hinzu.

Von jetzt ab wandte man zur Hebung des Canalbodens statt der Menschenhände soviel als möglich Maschinenkräfte an. Nur in Chalouf war dies wegen der Härte des Gesteins auch später unmöglich und wurden hier nur die zwangsweise beschäftigten Arbeiter durch freie ersetzt. An allen übrigen Punkten stellte man Baggermaschinen auf, sobald nur das Erdreich bis zu einer solchen Tiefe abgeräumt war, daß von irgendwoher Wasser einströmen konnte. An manchen Punkten (Toussoum, Serapeum) benutzte man dazu das süße Wasser des Nilcanals, weil dieses sich durch Schleusen aufstauen ließ und so schon hoch über dem Meeresspiegel die Aufstellung von Baggermaschinen gestattete.

Diese Maschinen, welche aus Frankreich herangeschafft wurden und ihren Zugang zu dem nördlichen Theil des Canals über Port Saïd durch

Digitized by Google

den Menzalehsee, zu dem südlichen über Alexandrien durch den Süßwasser-Canal fanden, sind die eigentlichen Erbauer des Canals und waren zur Zeit meiner Reise noch in bedeutender Anzahl in Thätigkeit. Diejenigen vom größten Modell, deren jede eine halbe Million Francs kostet, enthalten Dampfmaschinen von 120 Pferdekraft, deren Leistung aber bis auf 360 Pferdekraft gesteigert werden kann. Sie schwimmen auf sehr starken Prahmen, haben Baggerkästen von fast einem Cubikmeter Inhalt und sind im Stande, täglich 2000 Cubikmeter Sand oder Schlamm aus dem Boden empor zu heben. Einige dieser Bagger schütten die gehobene Masse in flache Böte, welche von Dampfern in die benachbarten Seen geschleppt und dort wieder entleert werden. Die meisten jedoch stehen in Verbindung mit einer zweiten Maschinerie, welche die Erdmassen sogleich ans Ufer befördert. Ist das Ufer hoch, so geschieht dies durch einen Elevator, der mittelst eines Gitterwerks ein Schienengeleise bis zu 40 m. (127′) Länge trägt, auf welchem ein Wagen bis zu 14 m. (45′) Höhe emporsteigt. An diesem Wagen hängt ein großer mit Erde gefüllter Kasten, der am Ende der Bahn plötzlich umschlägt und seinen Inhalt ausschüttet. Ist dagegen das Ufer niedrig, so fällt der Inhalt der Baggerkästen in eine große Rinne (Couloir) von noch größerem Maßstabe (bis zu 70 m. oder 227′ Länge), in welche sich an derselben Stelle der Strahl einer sehr starken Wasserpumpe ergießt. Dieser Wasserstrahl, wenn nöthig noch unterstützt durch eine in derselben Richtung sich bewegende Kette ohne Ende, reißt den Sand und Schlamm durch die ganze Rinne mit sich fort, bis Alles am Ende auf den Uferdamm hinabfließt.

Ueber eine andere sehr eigenthümliche Art von Baggermaschinen, welche in El Guisr angewandt wurden, berichtet Admiral Tegetthoff; „Die Ausgrabungen der höchsten Kuppe versehen die excavateurs à sec. Es sind dies vollkommene Baggermaschinen, welche, anstatt auf einem Ponton etablirt zu sein, auf Rädern ruhen, und zwar auf drei Reihen, von denen eine wegen der Stabilität des ganzen schweren Apparaths nach jener Seite hervorsteht, nach welcher der Leiter der Schaufelkette herabhängt. Die Räder ruhen auf Schienen; dicht an diesen läuft ein zweiter Schienenstrang für die Waggons, in welche wie bei schwimmenden Baggern der ausgegrabene Sand durch eine Schute entleert wird. Zu 12 Waggons ist eine Locomitive beigegeben. Diese excavateurs arbeiten sehr gut; ich sah die Schaufeln stets voll; nach jeder Umdrehung der Schaufelkette wird der ganze Apparat durch die Maschinen selbst um eine Schaufelbreite vorgerückt. Ein excavateur gräbt pr. Tag 3—400 Cubikmeter aus."

Auch entschloß man sich jetzt und hatte sich zum Theil schon früher entschlossen, die meisten großen Arbeiten in andere Hände zu geben

Digitized by Google

und, wie ein Bericht vom Jahre 1865 zeigt, etwa folgendermaßen zu vertheilen (Guillemin, a. a. O. pag. 305)

a.	den Herren Dussaud frères für die künstlichen Blöcke zur Construction der Molen von Port-Saïd 250,000 Cubikmeter à 40 Fr.	10,000,000 Fr.
b.	Herrn Valette für die Anwendung natürlicher Blöcke von Mex (bei Alexandrien) zum Bau derselben Molen, 20,000 Cubikmeter à 35 Fr. . .	700,000 „
c.	Herrn Borel, Lavalley u. Co. für Hebung und Aufschüttung von 51,000,000 Cubikmeter am maritimen Canal à 2,20 Fr.	112,200,000 „
d.	Herrn Couvreux für den Durchstich von El Guisr	10,500,000 „
e.	Herrn Lasseron für eine zweite Wasserleitung von Ismailiah nach Port Saïd	2,900,000 „
f.	Quais von Port Saïd	3,500,000 „
g.	Molen von Suez	2,200,000 „
h.	Steinblöcke zur Verkleidung der Ufer des Seecanals	8,000,000 „
i.	Unvorhergesehene Arbeiten und Generalkosten . .	10,000,000 „
	in Summa .	160,000,000 Fr.

Allen diesen Unternehmern wurden Prämien zugesichert, wenn ihre Arbeiten vor dem bestimmten Termin beendigt sein würden, und Strafen auferlegt für jede Verzögerung nach demselben. Bei den Herren Borel, Lavalley u. Co. betrug die Prämie wie die Strafe pr. Monat 500,000 Fr. und war als Ablieferungstermin ihrer Arbeiten der 1. Juli 1868 festgesetzt.

Die Dampfkraft, über welche die Firma Borel, Lavalley & Co. im Mai 1868 disponirte, war in Summa etwa auf 10,000 Pferdekraft anzuschlagen, mit einem täglichen Verbrauch von 12,000 Ctr. Steinkohlen. Von den damals in ihrem Besitz befindlichen Maschinen und Geräthschaften giebt G. Rohlfs das folgende Verzeichniß, welches zugleich die ungeheure Großartigkeit der übernommenen Verpflichtungen erkennen läßt (G. Rohlfs, der Canal von Suez im Jahre 1868. Unsere Zeit. 1868. S. 272, s. auch Guillemin a. a. O.):

„a. 10 mechanische Zermalmer, b. 4 Handbaggermaschinen, c. 19 kleine Baggermaschinen, d. 58 große Baggermaschinen, von denen 20 mit langen Abgüssen, e. 30 Dampfschiffe, um Schutt wegzutragen, mit Seitenklappen, f. 79 Schuttdampfschiffe mit Grundklappen, g. 18 Elevateurs, h. 90 schwimmende Chalands mit Schuttkisten, i. 30 Dampfwidder, k. 15 Dampfchalands, l. 60 Locomobilen, m. 15 Locomotiven, n. 20 Dampferdhöhler, theils für trocknen, theils für nassen Boden, o. 1800 Erdwagen, p. 25 Dampfcanots und Remorqueurs, q. 200 eiserne Chalands; außerdem ein genügendes und massenhaftes Material von kleinen Geräthen,

Digitized by Google

als Schaufeln, Hacken, Schiebkarren u. s. w., und eine Arbeitskraft von 12,000 Menschen." Die Leistung belief sich per Monat auf $1^1/_2$ Mill. Cubm. ausgehobenes und weggeschafftes Erdreich.

Bei der Weichheit des Bodens erschien es bedenklich, den Canalwänden eine Böschung von 1 : 2,3 zu geben und um dieselbe auf 1 : 5 zu vermindern, beantragten die Herren Borel, Lavalley & Co. die Breite des Canals an der Wasserlinie, wo er nicht durch Hügel geschnitten war, von 58 m auf 100 m zu erweitern. Der größeren Sicherheit wegen scheute man die sehr bedeutenden Mehrkosten nicht und die beantragte Erweiterung geschah. Die Menge des auszuhebenden Erdreichs wurde dadurch von 51 Mill. Cubm. auf 75 Mill. Cnbm. vergrößert und diese Differenz von 24 Mill. Cubm. entsprach einem Kostenaufwande von mindestens 60 Mill. Francs und einer Arbeitszeit von 16 Monaten.

So wurde denn einerseits jene Vermehrung des Actiencapitals um 100 Mill. Francs nothwendig, welche in Europa eine so große Sensation zu Ungunsten des Canalunternehmens erregte und welche nur mit Hülfe eines Lotterieanlehens in Frankreich erreicht wurde. Außerdem traf die Compagnie, wie die Vossische Zeitung vom 21. Mai d. J. berichtet, mit der ägyptischen Regierung ein Abkommen, worin sie gegen Zahlung von $37^1/_2$ Mill. Frcs. auf die ihr bisher zugestandene abgabenfreie Einfuhr aller Waaren nach Aegypten verzichtete, und der Regierung den Post- und Telegraphendienst, die Fischerei als Monopol, sowie alle Hospitäler und viele andere Gebäude auf dem Isthmus überließ. Andrerseits war die Einhaltung des oben angegebenen Termins zur Unmöglichkeit geworden und Herr de Lesseps verkündigte daher von jetzt an die Vollendung und Eröffnung des Canals auf den 1. October 1869.

Mit der Aussicht auf eine baldige Eröffnung des Canals rückte die Frage dem Interesse der handeltreibenden Völker näher. Die Reisenden, die über Suez kamen und den Abstecher nicht scheuten, konnten sich dem Eindruck nicht mehr verschließen, daß das große Werk mit mächtigen Schritten seiner Vollendung entgegen gehe und von allen Seiten ließen sich Stimmen in diesem Sinne hören.

Besonders fand in der Beurtheilung des Unternehmens seitens der Engländer eine bedeutende Schwenkung statt, namentlich seitdem Mr. Fowler, ein Ingenieur von bedeutendem Ruf, geradezu erklärte: „daß vom Standpunkt des Ingenieurs der Suezcanal niemals eine Unmöglichkeit, ja nicht einmal eine Schwierigkeit gewesen sei. Die nöthigen Werke seien sehr einfacher Natur, der Boden sei der Ausführung eher günstig als ungünstig, und man dürfe der wirklichen Vollendung des Canals gegen Ende des laufenden Jahres entgegensehen" (Voss. Ztg. März 1869).

Digitized by Google

Zuvor aber mußte noch die Ausfüllung der Bitterseen, so zu sagen der Schlußstein des ganzen Werks, vollendet sein. Am 18. März 1869 geschah der Eintritt der Wasser des Mittelmeeres in dieses weite Becken in Gegenwart des Vicekönigs von Aegypten, Ismaïl Pascha, der darüber sofort telegraphisch nach Paris berichtete. Und in der Mitte des August wurde dazu auch die Strecke von Chalouf eröffnet und durch die gleichzeitige Einströmung vom Rothen Meere her das Steigen des Wasserspiegels in den Bitterseen bedeutend beschleunigt.

Der Generaldirector der Canalarbeiten Voisin-Bey sagt darüber in einem Schreiben an Herrn de Lesseps:

„Die Ausfüllung der Seen macht gute Fortschritte. Wie Sie wissen, betrug die mittlere Steigung vor der Einführung der Gewässer des Rothen Meeres 3 Centimeter täglich. Folgendes sind die Resultate aus den ersten Tagen der Vereinigung beider Meere. Am 16. stand das Wasser auf 13,18 m.,*) am 22. auf 13,76. Das Wasser stieg also in 6 Tagen um 0,58 m. d. i. um 10 Centimeter per Tag. Wenn dies so fort geht, und ich sehe keinen Grund für das Gegentheil ab, so würde das Wasser in einem Monat um 3 m. steigen. Es würde also dann Ende September 17 m. erreichen, worauf man die Dämme ganz entfernen und frei von einem Meer zum andern schiffen und neues Material nach der Quarantaine schaffen könnte. Die Situation ist also eine ganz vortreffliche."

In Folge dessen ist jetzt kein Zweifel mehr darüber, daß am 17. November d. J. die Eröffnung des Canals wirklich stattfindet. Bald werden wir aus dem Munde zahlreicher Augenzeugen die Gewißheit erhalten, daß sie wirklich stattgefunden habe, und dem gegenüber werden dann wohl endlich alle gegentheiligen Gerüchte verstummen müssen.

Und selbst über den Zustand des Canals an jenem Tage scheinen Zweifel nicht mehr gestattet zu sein, denn „nach einer Anzeige der Suezcanal-Gesellschaft soll dieser Canal am 17. November d. J. in seiner ganzen Ausdehnung, Breite und Tiefe von 8 m. der großen Schifffahrt eröffnet werden. Bei Gelegenheit seiner feierlichen Eröffnung sollen Handels- und Staatsschiffe, die sich an seinen beiden Endpunkten in Port Saïd und Suez, zeigen, während der 4 Tage vom 17 — 20. Nov. von allen Abgaben frei sein. Vom 21. Nov. tritt die Abgabe von 10 Frs. für jeden Passagier und jede Tonne in Kraft." (Preuß. Hand. Arch. 1869 Nr. 36.)

Die übrigen Bedingungen, unter denen die Benutzung des Canals künftighin stattfinden wird, sind Folgende:

*) Die Sohle des Canals wird dabei auf 10 m. Höhe angesetzt, der Meeresspiegel mithin auf 18 m.

Digitized by Google

1) Die Schiffe dürfen nicht mehr als 7,50 m. Tiefgang haben. Die Dampfer können mit eigener Dampfkraft und mit einer Geschwindigkeit von 10 Kilom. per Stunde fahren. Segelschiffe über 50 Tonnen Gehalt werden auf ihre Kosten remorquirt mit einer mittleren Geschwindigkeit von 6—7 Kilom. per Stunde. Die Schleppgebühr ist auf 2 Frcs. per Ton festgesetzt. Segler unter 50 Tonnen können frei mit Segeln fahren.

2) Jedes Schiff mit mehr als 100 Tonnen Gehalt muß für die Fahrt durch den Canal einen Lootsen aufnehmen.

Das Lootsengeld richtet sich nach dem Tiefgang des Schiffs. Es beträgt:

bis auf 3 m.	Tiefgang	für	jeden	Decimeter	5 Francs,
von 3 m. bis 4,50 m.	„	„	„	„	10 „
„ 4,50 m. bis 6 m.	„	„	„	„	15 „
„ 6 m. bis 7,50 m.	„	„	„	„	20 „

Für die geschleppten Schiffe tritt eine Ermäßigung um 25% ein.

3) Der Aufenthalt zu Port-Said, Ismailiah oder Suez kostet, nach Ablauf von 24 Stunden für höchstens 20 Tage per Tag und Ton 5 Centimes (0,05 Frs.). Auch bleibt der Lootse an Bord und wird mit 20 Frs. per Tag bezahlt.

4) Die Häfen, Seen und die ganze übrige Strecke des Canals sollen bei Nacht beleuchtet werden und zwar sind 180 Flammen dafür in Aussicht genommen. Im Timsah und in den Bitterseeen soll die Passage durch Boien und Leuchtthürme bezeichnet werden.

Außer dem Canalgelde, den Schleppgebühren der Segelschiffe und den anderen Abgaben fließen wohl noch einige Einnahmen aus dem Ertrage der der Gesellschaft gehörenden bebauungsfähigen Ländereien. Doch ist dieser Posten offenbar nur von geringem Belang, da dieselben bereits durch frühere Verkaufscontracte auf das geringst-mögliche Maß (6665 Hectaren auf der afrikanischen, 3549 auf der asiatischen Seite, zusammen 10,214 Hectaren) beschränkt sind.

Ueber die Verwendung dieser Einnahmen sagt das Gesellschaftsstatut Art. 62 und 63 Folgendes (Guillemin p. 201):

Artikel 62. Aus den jährlichen Einnahmen der Unternehmung sind zunächst in folgender Ordnung zu bestreiten:

1) Die Ausgaben für Erhaltung und Ausnutzung des Canals, die Kosten der Verwaltung und die Generalunkosten der Gesellschaft;

2) Zinsen und Amortisation der Anleihen, welche möglicher Weise aufgenommen worden sind;

3) 5% des Gesellschaftscapitals, um den amortisirten oder nicht amortisirten Actien einen jährlichen Zins von 25 Frs. pr. Actie (à 500 Frs.) zu gewähren;

4) ist ein Reservefond zu begründen.

Digitized by Google

Der Ueberschuß, welcher alsdann noch bleibt, bildet die Netto-Einnahme oder den Gewinnst des Unternehmens.

Artikel 63. Die Netto-Einnahme oder der Gewinnst des Unternehmens werden in folgender Weise vertheilt:

1) 15 % an die ägyptische Regierung;
2) 10 % an die Gründer;
3) 3 % an die Verwalter;
4) 2 % zur Anlage eines Fonds;
5) 70 % als Dividende, gleichmäßig zu vertheilen unter alle amortisirten oder nicht amortisirten Actien.

Die Unterhaltungskosten (Art. 62 No. 1) wird man nach der Taxe der Gesellschaft auf 1,400,000 Frs. anschlagen müssen, wobei besonders die 192,000 Cubm. Versandung, die alljährlich zu entfernen sind, mit ca. 400,000 Frs. in Rechnung treten. Die Zinsen für die 100 Millionen Prioritäts-Anleihe betragen 5,000,000 Frs., und es wird daher für die Inhaber der Stammactien die Hauptfrage sein, ob der Canal ihnen dann noch die Zinsen à 5 % oder wohl gar noch Dividende bringen werde, eine Frage, die zu erörtern nach dem früher Gesagten dem Interesse des deutschen Zollvereins fern liegt (s. S. 21).

Die Höhe des Canalgeldes ist übrigens keineswegs eine unabänderliche, da vielmehr seine Festsetzung nur nach Zweckmäßigkeitsrücksichten geschehen mußte. Im Allgemeinen würde, wie sich weiter unten zeigen wird, eine Herabsetzung desselben nicht die verhältnißmäßige Steigerung des Verkehrs hervorrufen (s. Abschn. V).

Mag man sich übrigens für jetzt eine hohe Dividende für die Actionäre versprechen oder nicht: so viel wird Jedem aus den vorhergehenden und den nachfolgenden Betrachtungen klar werden:

1) daß die Einnahmen des Canals zur Instandhaltung desselben mehr als ausreichen werden;

2) daß es daher immer im Interesse der Actionäre liegen wird, für die Reparaturen des Canals zu sorgen;

3) daß bei weiteren Fortschritten in der Construction der Dampfschiffe und bei zunehmender Lebhaftigkeit des Verkehrs mit Ostasien die Wichtigkeit und Einträglichkeit des Canals sich steigern müssen.

Das Schicksal der Actionäre des Suezcanals hängt somit vorzugsweise von der Schnelligkeit ab, mit welcher die Construction der Dampfmaschinen und der Dampfschiffe fortschreitet, oder, anders ausgedrückt, von dem Zustande der Technik, des Handels und der Cultur, den bis zum 17. November 1968 die Völker des Erdballs gewonnen haben werden. Denn an diesem Tage soll der Canal aus dem Besitz der Compagnie in

Digitized by Google

den der ägyptischen Regierung übergehen, freilich wohl in anderem Zustande als heute.

Wir dürfen erwarten, daß die Technik in ihrem so glänzenden Fortschritt nicht erlahmen, sondern eher noch stürmischer eilen werde, und daß die Verbindung zwischen den Völkern Ostasiens und Europas, deren Hemmnisse gerade jetzt mehr und mehr zu schwinden anfangen, eine Lebhaftigkeit gewinnen werde, wie sie der Culturstufe der beiden Völkergruppen entspricht. Wir dürfen erwarten, daß alsdann auf dem Isthmus von Suez der traurige Anblick der Wüste bereits verdrängt sei durch das heitere Bild welches eine dichte Bevölkerung, ein reger Handelsverkehr, der Reichthum der Städte und eine üppiger Pflanzenwuchs in den Umgebungen derselben gewähren. Diese Erwartungen sind berechtigt; aber von diesem Standpunkt aus betrachtet, erscheint der Suezcanal nicht nur als segensreich und nützlich für die Menschheit, sondern als unentbehrlich.

Digitized by Google

IV. Der Waarenverkehr durch den Canal.

Die wichtigste von allen Fragen, die den Suezcanal betreffen, ist die: welche Vortheile wird er dem Handel gewähren? Was sind alle noch so großen Opfer an Herstellungskosten, selbst wenn jährlich noch Reparaturen nöthig werden sollten, sobald nur der Handelsverkehr nach Asien durch den Canal wesentlich erleichtert würde? Was aber würden alle zweckmäßigen Einrichtungen und das vollkommenste technische Gelingen nützen, wenn dies Resultat nicht erreicht würde und wenn der Handel auf seinen alten Bahnen bliebe?

Diese Frage ist das A und das O des Canals, und wie ihre Beantwortung die Grundlage aller Canalisirungsprojecte gewesen, so liegt in ihr auch die endgültige Entscheidung über die Bedeutung des ganzen Unternehmens. Aber freilich ist auch gerade sie noch immer der Gegenstand der heftigsten Meinungsdifferenzen. Je nach der Parteistellung, wie sie so leicht durch die heimathlichen Interessen der Urtheilenden verursacht wird, unterschätzt man bald die dem Canal günstigen, bald die ihm nachtheiligen Verhältnisse und gelangt dadurch selbstverständlich zu diametral entgegengesetzten Resultaten.

Offenbar eine sehr sanguinische Hoffnung ist es, wenn die Vertreter des Canalprojects sich Rechnung machen, daß der gesammte Handel, der bisher um das Cap der guten Hoffnung seinen Weg nahm, in Zukunft Suez passiren werde. Auf diese Weise läßt sich leicht ein noch jährlich wachsender Transit von 3,000,000 Tonnen berechnen, was eine Einnahme an Canalgebühren von 30,000,000 Fr. ausmachen würde. (F. Szarvady, der Suezcanal. Leipzig 1859.)

Ebenso unrichtig ist es aber auch, zu meinen, daß ein bloßer Hinweis auf die Ungunst der beiden Binnenmeere für die Segelschifffahrt genüge, um zu beweisen, daß der Verkehr durch den Canal und, dem entsprechend, sein Einfluß auf den Handel immer nur ein geringer bleiben werde. Die Dampfschifffahrt wird um so entschiedener die Abkürzung der Wege

Digitized by Google

benutzen können und mit ihrer Vervollkommnung wird die Lebhaftigkeit des Handels auf dem neuen Wege gleichen Schritt halten.

Allerdings sind die Binnenmeere, das Mittelländische wie das Rothe Meer, der Segelschifffahrt ungünstig, nicht durch Stürme, die man auf dem Rothen Meere überhaupt nur sehr selten zu befürchten hat, sondern durch die Enge der Fahrstraße, die den Schiffen nicht erlaubt, den conträren Winden bei Zeiten auszuweichen. Diesen gegenüber müssen sie still liegen oder kreuzen, bis günstigere Winde kommen, und so können sie natürlich die durch den kürzeren Weg gewonnene Zeit leicht wieder verlieren. Viele Schiffe suchten sich bisher in diesem Falle dadurch zu helfen, daß sie nahe an die Küste gingen, um die dort wechselnden Land- und Seebrisen zu benutzen, wie es die Küstenfahrzeuge der Araber thun. Daß hierbei die großen Schiffe fast regelmäßig scheitern, ist sehr erklärlich, da beide Ufer des Rothen Meeres mit einer Mauer von Corallenbänken gepanzert sind. Diese ragen bis nahe an die Wasserfläche empor und gestatten kleinen Fahrzeugen wohl die Passage, während sie größere Schiffe mit unbezwinglicher Kraft festhalten. Daher die häufigen Unglücksfälle im Rothen Meere, daher die Praxis, die Versicherungsprämien dort doppelt so hoch zu berechnen, wie in anderen Gewässern.

Vom März bis zum December streichen die Winde das Rothe Meer von NNW. nach SSO. herab und begünstigen außerordentlich die Fahrt nach Süden, vom December bis März gerade umgekehrt. Doch ist die Fahrt nach der entgegengesetzten Richtung immer auch um so schwieriger.

Aber selbst wenn die Segelschiffe das Mittelländische und Rothe Meer glücklich hinter sich haben und bei Aden den offenen Indischen Ocean erreichen, so finden sie in dieser Zone desselben die nämlichen Uebelstände. Sie sind hier *mitten* in den Monsunen und nicht im Stande, denselben, wenn sie ihnen ungünstig sind, auszuweichen.

Vom März bis October weht der SW.-Monsun, und man kommt von Aden leicht nach allen Punkten der indischen und chinesischen Küsten. Das Zurückkommen hat aber in dieser Jahreszeit um so größere Schwierigkeiten, namentlich von Bombay, Ceylon und Calcutta aus; von der Sundastraße dagegen könnten die Schiffe (nach Maury's Windkarten) zuerst mit SO.-Passat weit westwärts gehen, bis etwa zum Chagos Archipel und dann in NW.-Richtung nach Cap Guardafui hinüber schneiden. Doch würde ihnen auch dann noch im Rothen Meere ein anhaltender Nordwind die Rückkehr erschweren.

Vom October bis März bringt der NO.-Monsun gerade die umgekehrte Wirkung hervor. Die Schiffe kommen von Aden aus nur mit äußerster Mühe gegen ihn auf und können nur die afrikanischen Handelsplätze mit Leichtigkeit erreichen. Dagegen ist die Rückfahrt von jedem

Digitized by Google

Punkte Südasiens aus um so viel leichter, besonders in der Zeit vom December bis März, wo auch im Rothen Meere Südwinde die Fahrt nach Europa begünstigen.

Wie viel besser gestalten sich die Windverhältnisse für die Schiffe, die um das Cap der guten Hoffnung gehen! Freilich machen sie ungeheure Umwege. Zunächst berühren sie auf ihrer Fahrt durch den Atlantischen Ocean fast Rio Janeiro, aber geführt von kräftigen NO.- und SO.-Passaten, wenden sich dann scharf gegen O., um mit dem NW.-Gegenpassat das Cap der guten Hoffnung zu erreichen. Schnell daran vorüberseglend, haben sie nun die Wahl, bis wohin sie in diesem Gegenpassat bleiben und wo sie in den stets nordwärts daran grenzenden SO.-Passat oder in den vom März bis October wehenden SW.-Monsun übergehen wollen. Zur Zeit dieses Monsuns können sie fast geradlinig nach jedem Küstenpunkt hin den Indischen Ocean durchschneiden. Weht aber der NO.-Monsun, so bleiben die Schiffe meist lange im NW.-Gegenpassat, bis fast in den Meridian ihres Bestimmungsortes und durchschneiden dann, nördlich wendend, den SO.-Passat und den NO.-Monsun in Richtungen, wo beide Winde dem Fortkommen des Schiffes förderlich sind.

Umgekehrt ist die Heimfahrt von allen Küstenpunkten des Indischen Oceans bis zum Cap der guten Hoffnung fast geradlinig bei NO.-Monsun, während man bei SW.-Monsun suchen muß, sowohl diesen als den SO.-Passat etwa rechtwinklig zu durchschneiden. Natürlich kann auf der Fahrt nach Europa von einer Benutzung des NW.-Gegenpassats nicht die Rede sein. Mühevoll und stürmisch, wie immer, ist die Fahrt um das Cap der guten Hoffnung in den Atlantischen Ocean, der Weg in demselben aber ein sehr günstiger. Ein sehr schneller SO.-Passat führt das Schiff vor sich her, an dem Cap Roque vorüber bis an den Aequator, von wo an es den NO.-Passat der nördlichen Halbkugel in seiner rechten Seite findet, behält und benutzt bis über den Wendekreis, um dort endlich, scharf ostwärts umbiegend, mit dem SW.-Gegenpassat die Häfen der europäischen Küsten zu erreichen.

Allerdings ist, wie wir sehen, der SW.-Monsun für die Rückkehr nach Europa, auch um das Cap, ungünstig und er hemmt in der That während der Sommermonate merkbar den asiatischen Exporthandel, ganz besonders den chinesischen*), da die chinesischen Meere

*) Karl v. Scherzer führt an, der SW.-Monsun sei der Schifffahrt so ungünstig, daß die Ausfuhr aus den chinesischen Häfen via Singapore nach England, Deutschland und Amerika hauptsächlich nur von October bis April geschehe. (Reise der Fregatte „Novara." Statistisch-commercieller Theil. II. Bd. pag. 169.)

Digitized by Google

wiederum durch ihre Enge ein Vermeiden der ungünstigen Winde schwierig machen. Aber trotzdem kann man im Allgemeinen sagen, daß auf dem Wege um das Cap die Schiffe — mit Ausnahme kleiner Strecken — zu jeder Zeit günstige und kräftige Winde finden.

Die Benutzung des Canals durch Segelschiffe kann mithin nur eine gelegentliche sein. Vielleicht, daß ein Schiff, um Zeit zu sparen, die eine Reise bei günstigerer Ihreszeit über Suez mache — die andere wird dann in der Regel um das Cap geschehen sein oder geschehen müssen. Ein Schiff, welches hin und her durch den Canal gehen wollte, müßte sich so einrichten, daß es ihn in der Richtung nach S. zwischen März und October passirte und daß es erst zwischen December und März zurückkehrte. Doch bleibt es fraglich, ob nicht auch dann noch streckenweise die Hülfe von Schleppdampfern oder ein längeres Kreuzen nothwendig sein wird, wodurch der gehoffte Vortheil leicht illusorisch werden könnte. Vielleicht endlich, daß ein Schiff nach Asien durch den Canal geht, dann aber aus weiter unten zu entwickelnden Gründen (s. Abschn. V.) vorzieht, die Rückreise um das Cap Horn zu machen. Admiral Tegetthoff (Oesterr. Revue 1866, H. III. p. 88—121) spricht sich dahin aus, „daß die Fahrt durch den Canal von Suez nur zu wagen sei von Schiffen, die in den Sommermonaten von England abfegeln und bei ausgesprochen westlichem Wetter vor Gibraltar ankommen."

Anders liegt die Sache natürlich für die Schiffe des Mittelmeeres, denen die Fahrt bis Gibraltar ebenso viel Zeit oder mehr noch kosten würde, wie die nach Port-Said. Für diese ist die Aussicht besser auf der Canal-Route nach Indien, als auf der um's Cap. Das heißt freilich nur, daß die großen Nachtheile, welche die Mittelmeerhäfen bisher den Atlantischen gegenüber hatten, für den Verkehr mit Indien durch den Suezcanal etwas verringert werden. Bei der Regsamkeit der italienischen und griechischen Kaufleute läßt sich indessen vielleicht auch diesem Handel eine ziemlich bedeutende Entwickelung prophezeien, die aber weniger für den Welthandel als für die Rentabilität des Canalunternehmens ins Gewicht fällt.

Die eigentliche Ausnutzung des Suezcanals liegt nur bei den Dampfschiffen, und zwar werden Schraubendampfer mit starker Takelung dazu vermuthlich die vortheilhafteste Art von Fahrzeugen sein. Sie können auf ihrem Wege die lebhaften Winde, die sie finden, benutzen, so lange sie ihnen günstig sind, und durchbrechen, sobald sie ihnen conträr sind.

Für Dampfschiffe ist die Abkürzung der Wege durch den Suezcanal eine sehr beträchtliche. Die folgenden Angaben über Entfernungen sind ziemlich genau berechnet nach Seemeilen, 60 auf 1° des Aequators:

Digitized by Google

Von Port Said			Von Lissabon		
nach Konstantinopel	780	Sml.	nach Bordeaux	720	Sml
„ Sulinamündung	1048	„	„ Liverpool	976	„
„ Odessa	1128	„	„ London	992	„
„ Messina	900	„	„ Southampton	820	„
„ Triest, Venedig	1280	„	„ Rotterdam	1044	„
„ Genua	1388	„	„ Bremen	1290	„
„ Marseille	1460	„	„ Hamburg	1300	„
„ Brindisi	883	„	„ Capstadt	5280	„
„ Gibraltar	1900	„	„ Aden	3610	„
„ Lissabon	2212	„			

Von Port Saïd bis Suez sind 88 Sml., bis Aden 1310.

	Von Aden		Von Capstadt	
nach Zanzibar	1618	Sml.	1900	Sml.
„ Bombay	1510	„	4640	„
„ Point de Galle	2150	„	4400	„
„ Calcutta	3250	„	5500	„
„ Singapore	3640	„	5680	„
„ Sundastraße	3850	„	5200	„
„ Hongkong	5070	„	7080	„
„ Shanghai	5870	„	7780	„
„ Melbourne	6770	„	5040	„

Von Gibraltar betragen die Entfernungen:

nach Marseille	720	Sml.	nach Konstantinopel	1832	Sml.
„ Genua	856	„	„ Sulinamündung	2100	„
„ Brindisi	1267	„	„ Odessa	2180	„
„ Triest, Venedig	1664	„	„ Capstadt	5200	„

Endlich ist die Entfernung von Newyork nach Gibraltar 3024 Sml., nach Capstadt 6240 Sml.

Aus dem Vorstehenden können wir für die einzelnen uns interessirenden Plätze die Entfernungen auf beiden Wegen berechnen und daraus die Ersparnisse an Zeit bei der Benutzung des Canals, wobei wir den Weg eines Dampfers per Tag mit 200 Sml. anschlagen.

So sind die Wege von Southampton aus:

nach	um das Cap	über Suez	Differenz	Tage
Zanzibar . . .	8000	6040	1960	10
Bombay . . .	10,740	5940	4800	24
Point de Galle	10,500	6580	3920	19
Calcutta . . .	11,600	7680	3920	19
Singapore . .	11,780	8070	3710	18
Sundastraße .	11,300	8280	3020	15
Hongkong . . .	13,180	9500	3680	18
Melbourne . .	11,140	11,200	60	—

Digitized by Google

Dieselben Differenzen gelten für alle atlantischen Häfen Europas und ergeben unzweifelhaft, daß für die Dampfschifffahrt nach allen diesen Orten (mit Ausnahme von Melbourne) der Weg durch den Suezcanal bei Weitem der kürzere ist. Nach Melbourne würde man mit Recht das Canalgeld scheuen und lieber um das Cap der guten Hoffnung gehen. Bei allen übrigen Routen aber wird diese Ausgabe durch die Ersparniß an Zeit, Kohlen, Löhnung und Lebensmitteln mehr als aufgewogen.

Viel günstiger als für die atlantischen Häfen stellen sich für die Mittelmeerhäfen die Wegdifferenzen nach den angeführten Punkten, nämlich:

für	Marseille	um	1392	Sml.	oder	7 Tage
„	Genua	„	1600	„	„	8 „
„	Triest, Venedig	„	2516	„	„	12 „
„	Brindisi	„	2516	„	„	12 „
„	Konstantinopel	„	3184	„	„	16 „

ungünstiger dagegen für Newyork um 1752 Sml. oder 9 Tage. So würde also vom Mittelmeer aus auch Australien in das Gebiet der Suezcanalfahrt gehören können.*)

Indessen die Dampfschifffahrt um das Cap der guten Hoffnung nach Asien kommt überhaupt eigentlich nicht in Frage. Vielmehr ist es die Segelschifffahrt auf diesem Wege, gegen welche sich die Suezcanalfahrt pr. Dampf ihre Stellung zu erkämpfen hat. Die Segelschifffahrt aber hat in den letzten Jahrzehnten so bedeutende Fortschritte gemacht, daß eine Concurrenz mit ihr heute bereits viel schwieriger ist, als beim Beginn des Canalbaus vor 10 Jahren. Die Klipperschiffe, welche mit ihrem scharfen Kiel das Wasser durchschneiden, und die

*) Für den Handel mit Australien, und wäre es auch vom Mittelmeer aus, hat der Suezcanal so gut wie gar keine Bedeutung. Die Schiffe, welche gegenwärtig den schnelleren Verkehr zwischen England und Australien vermitteln, sind Klipperschiffe, welche für gewisse Stellen ihres Courses, besonders für die Calmengürtel, mit Dampfkraft ausgerüstet sind und eine kleine Quantität Kohlen an Bord nehmen, im Allgemeinen aber auf ihrer Reise nur die sehr günstigen Winde benutzen. So legen sie den Weg von Liverpool um das Cap der guten Hoffnung nach Melbourne in 57 Tagen, von Melbourne um das Cap Horn nach Liverpool in 66, zusammen in 123 Tagen zurück. Sie haben einen großen Ladungsraum und brauchen nur sehr wenig Kohlen. Durch den Suezcanal aber erreicht man auf Frachtdampfern Melbourne von Triest aus erst nach 62 Tagen und selbst von Brindisi aus und per Postdampfer dauert die Fahrt nur 7 Tage kürzer als von Liverpool ums Cap der guten Hoffnung. Dabei ist die Suezcanalroute wesentlich theurer, namentlich wegen des sehr viel größeren Verbrauchs von Steinkohlen.

Wollte man daher auch von Triest aus einen directen Waarenverkehr mit Australien versuchen, so würde derselbe gegenüber der sehr viel günstiger situirten Englischen und Norddeutschen Concurrenz doch keine Aussicht auf weitere Entwickelung haben.

Digitized by Google

Sailing directions von Maury, welche den Schiffen die zweckmäßigste Benutzung der Winde und Strömungen angeben, haben eine Abkürzung der Fahrzeit erreichen lassen, die auf manchen Strecken 20—30 pCt. beträgt.

Obwohl mit Hülfe dieser neuesten Verbesserungen, die man beide den Amerikanern zu danken hat, schon Ausgezeichnetes erreicht worden ist und z. B. bei einem im Jahre 1867 stattfindenden Wettlaufe der Theeklipper der Sieger nicht mehr als 90 Tage von Hongkong bis Southampton gebraucht hatte, so muß man doch für gute Segler auf diese Strecke noch immer mindestens 110 Tage rechnen; auf die Hinfahrt noch einige Tage mehr. Für Bombay, Point de Galle und die Sundastraße dürften etwa 100 Tage Fahrzeit (auch wohl 110) anzunehmen sein; während nach Singapore und Calcutta noch etwa 3 Tage hinzukommen.

Den Dampfschiffscours unter Mitbenutzung der günstigen Winde nehmen wir ein für alle Mal auf 8 Sml. per Stunde oder 200 Sml. pr. Tag an. Dann berechnen sich für die Fahrt (bei den Dampfern einschließlich 3—5 Tage für Kohlenladung in Lissabon, Messina, im Canal, in Aden, Point de Galle und in Singapore) von Southampton

	Cap Segel	Canal Dampf	Ersparniß	Verhältniß
nach Zanzibar	80 Tage	33 Tage	47 Tage	$2^2/_5 : 1$
„ Bombay	100 „	33 „	67 „	3 : 1
„ Point de Galle.	100 „	37 „	63 „	$2^2/_3 : 1$
„ Calcutta	103 „	42 „	61 „	$2^1/_2 : 1$
„ Singapore ...	103 „	44 „	59 „	$2^1/_3 : 1$
„ Sundastraße ..	100 „	45 „	55 „	$2^2/_9 : 1$
„ Hongkong ...	110 „	53 „	57 „	2 : 1

Diese Tabelle gilt jedoch nur für England und für die atlantischen Häfen, an sich betrachtet. Für Deutschland stellen sich die Zahlen in hohem Grade anders, wenn man dabei die Dampfschifffahrt nach den Mittelmeerhäfen mit der Segelschifffahrt nach den Nordseehäfen vergleicht. Nach Hamburg und Bremen dauert die Segelfahrt 4 Tage länger, nach Venedig die Dampfschifffahrt 10 Tage kürzer als nach Southampton. Darnach dauern die Fahrten

Von	nach Hamburg oder Bremen um das Cap	nach Venedig über Suez	Ersparniß	Verhältniß
Zanzibar ...	84 Tage	23 Tage	61 Tage	$3^2/_3 : 1$
Bombay	104 „	23 „	81 „	$4^1/_2 : 1$
Point de Galle	104 „	27 „	77 „	4 : 1
Calcutta	107 „	32 „	75 „	$3^1/_3 : 1$
Singapore ...	107 „	34 „	73 „	3 : 1
Sundastraße ..	104 „	35 „	69 „	3 : 1
Hongkong ...	114 „	43 „	71 „	$2^2/_3 : 1$

Digitized by Google

Der Gewinn an Zeit hat im Handel jedesmal auch Geldeswerth. Um so viel früher die Waare ankommt, um so viel früher kann sie verkauft werden, um so viel früher genießt man den Zins ihres Verkaufswerthes. Der genaue Nachweis freilich, wie hoch man diesen Zinswerth zu rechnen habe, ist außerordentlich schwierig und erforderte, um ihn überall durchzuführen, eine fast endlose Arbeit. Durchschnittlich müßte ihn der Kaufmann doch wohl auf 12 pCt. per Jahr oder 1 pCt. per Monat berechnen, da schon der Privatmann häufig 6 pCt. pr. Jahr verlangt. Diese Schätzung scheint in der Billigkeit zu liegen; einen Anhalt dafür giebt aber auch die Calculation, welche man bei Abtretung einer Rechnung über noch schwimmende Importwaaren aus Indien innehält. Diese Rechnung kommt per Ueberlandpost, also auch 2—3 Monat früher als die um das Cap segelnde Waare. Verkauft der Adressat das ganze Anrecht an diese Waare, wie sie die Rechnung eben verzeichnet, an einen Dritten, so wird ihm im Durchschnitt dabei ein Vortheil von 5 pCt. gewährt, freilich auch, je nach den Conjuncturen, bald mehr bald weniger (Privatmittheilung). Dieser Vortheil entspricht mindestens 12 pCt. Verzinsung des Capitals, oder reicht vielmehr noch darüber hinaus, und darnach ergiebt sich aus der obigen Zeitersparniß ein Gewinn an Zinsen für die Nordseehäfen von ca. 2 pCt., für die Mittelmeerhäfen noch $^1/_3$ bis $^2/_3$ pCt. mehr.

Einen noch weit höheren Werth hat diese Zeitersparniß, wenn es sich um Benutzung günstiger oder Vermeidung ungünstiger Conjuncturen handelt. Diese sind sowohl für den Import wie für den Export von hoher Wichtigkeit und oft bedeutenden Schwankungen unterworfen. Der augenblickliche Mangel oder Ueberfluß eines Artikels, oder auch die Mode, führt Preisschwankungen herbei, welche meist nur Derjenige wird nutzen können, der im Augenblick anbietet, was im Augenblick gebraucht wird, während der Langsame vielleicht erst ankommt, um den Rückschlag der Conjunctur auszukosten. So gewichtig und beachtenswerth diese Verhältnisse aber auch für den Handel sind: es ist noch viel schwerer als vorher, ja es ist unmöglich, sie von vornherein ihrem Werthe nach zu veranschlagen.

Auch die Verhältnißzahlen der angegebenen Fahrzeiten verdienen die höchste Beachtung. Sie müssen bei sonst gleichen Umständen als Richtschnur für die Höhe der zu zahlenden Versicherungsprämie gelten. Ein Dampfschiff, welches von Bombay aus nur $^1/_4$ der Zeit auf See ist, wie ein Segelschiff, das um das Cap zu gehen hat, hat natürlich auch nur $^1/_4$ der Seegefahr wie dieses. Selbst gleiche Zeit auf See angenommen, gewährt das Dampfschiff größere Sicherheit, da es eben nicht völlig den Winden preisgegeben ist. Nur in Bezug auf Feuersgefahr steht es ungünstiger da, als der Segler, doch sind Unglücksfälle dieser Art im Ganzen sehr selten.

Digitized by Google

Die thatsächlichen Verhältnisse entsprechen freilich nicht vollständig diesen Principien, sondern normiren sich nach Angebot und Nachfrage etwas abweichend. In allen indischen und chinesischen Häfen beträgt die Versicherung nach Europa mit einigen Schwankungen $2^1/_2$ pCt. (v. Scherzer), während man von hier aus Güter bis Canton mit $1^3/_4$ pCt. deckt. Mit der Overland Mail darf man $1^1/_4$ pCt. rechnen für England, 1 pCt. für Triest und Marseille, und nach Herstellung des directen Seewegs vielleicht noch $^1/_4$ pCt. weniger. (Privat-Gutachten.)

Es stellt sich so in der Versicherungsprämie ein Gewinn von etwa 1 pCt. des Einkaufswerthes für den directen Dampfercours gegen den Segelcours um das Cap heraus; für Bombay und Point de Galle wohl noch etwas mehr.

Von den Verhältnißzahlen hängt ferner auch der Verlust an Qualität ab, der aber bei den verschiedenen Waaren von so verschiedenem Belang ist, daß eine allgemeine Veranschlagung sich verbietet.

Endlich muß die Häufigkeit der Fahrten auch eine wesentliche Rolle bei der Bestimmung des Frachtsatzes spielen, und man sollte meinen, ihn erniedrigen. Wenn aber irgendwo, so tritt hier der Unterschied zwischen Theorie und Praxis grell hervor. Admiral Tegetthoff (a. a. O.) sagt: „Der Dampfer wird zum mindesten $2^1/_2$ Mal so hohe Frachtsätze pro Tonne fordern als das Segelschiff, und wird dem Handelsmann noch immer den Vortheil gewähren, daß dabei der von der Ladung repräsentirte Capitalswerth einen weit rascheren Umsatz erfährt."

Und gerade je schneller ein Schiff die Fahrt von Indien oder China nach Europa macht, um so höhere Frachten wird es erhalten können.

Dies bestätigt auch die heutige Praxis. Während v. Scherzer die Fracht pr. Tonne von Hongkong nach England pr. Segelschiff auf 2—8 £ angiebt, je nach den Conjuncturen, so rechnet er die pr. Overland-Mail auf 90 Doll. spanisch oder $20^1/_4$ £, eine Fracht, bei der freilich auch das doppelte Umladen und der sehr theure Eisenbahntransport auf dem Isthmus mitspricht*), und die nur für Seide und einige andere sehr kostbare Waaren

*) Der Transport per Eisenbahn zwischen Alexandrien und Suez kostet (Guillemin a. a. O. pag. 312): 1) Für Metallarbeit, bearbeitetes Elfenbein, Zuckergebäck, Opium, Farben, Seidengewebe, Thees, Teppiche ꝛc. pr. Ton (1000 Kil.) 229 Fr.; 2) für Flaschen, Decken, unbearbeitetes Elfenbein, feine Cigarren, Parfümerien 173 Fr.; 3) für Stärke, Broncen, Getreide, Wolle und Baumwolle, bearbeiteten Marmor, inländische Teppiche, Baumwolle in Ballen 138 Fr.; 4) für Eisen, Metallguß, Maschinen, Oele, Weine in Fässern, Taback und Zucker 115 Fr.; 5) für Essig, Kaffee, Mehl in Fäßchen oder Säcken ꝛc. 104 Fr.; 6) für Kalk, Gummi, Holz, unenthülsten Reis, Stroh, gewöhnliche Matten 92 Fr.; 7) für Brennstoffe 69 Fr.

Digitized by Google

aufgebracht wird. Von Bombay giebt ein Marktbericht vom 30. Januar 1869 die Segelfracht auf 2—2½ £ pr. Tonne von 50 Cubikfuß, die Overlandfracht auf 6½—7 £ pr. Tonne von 40 Cubikfuß an.

Daß sich auf diese Weise der Weg durch den Suezcanal bei den Rhedern allmählich beliebt machen wird, ist zu erwarten. Doch wird man bei einer Berechnung der Vortheile und Nachtheile dieser Verkehrsstraße, um die Aufgabe nicht noch mehr zu verwickeln, das Interesse der Rheder womöglich aus dem Spiel lassen müssen. Stellen wir uns daher ein großes Handelsgeschäft vor, welches den Transport seiner Waaren selbst übernimmt, und untersuchen wir nun, ob und für welche Artikel einem solchen Geschäfte der Dampfschiffstransport durch den Suezcanal vortheilhafter als der Segeltransport um Afrika herum ist.

Von diesem Standpunkte aus brauchen wir nicht die wirklich vorhandenen Frachtsätze zu erörtern, sondern müssen, da der Werth der ersparten Zeit schon veranschlagt ist, nur berechnen:

1) wie sich die Generalkosten des Schiffes bei Dampf oder bei Segel auf die transportirten Waaren vertheilen und

2) was bei dem Dampfschiff an Kohlen gebraucht wird.

Für die erste Frage ist es von größter Wichtigkeit, daß ein möglichst großer Theil des Schiffsraumes den Waaren offen gehalten werde, d. h. daß der Raum für die Maschine und die Kohlen möglichst beschränkt werde. Daher muß das Dampfschiff oft neue Kohlen einnehmen und die Kohlenmagazine müssen in möglichst geringer und gleichförmiger Entfernung von einander liegen. Bei Einhaltung der nachfolgend benannten Stationen wird man nie genöthigt sein, für mehr als 8 Tage Kohlen an Bord zu führen.

Von Hamburg oder Bremen nach		Lissabon	= 1300	Sm.	6,5 T.,
„ Lissabon	„	Messina	= 1320	„	6,6 „
„ Messina	„	P. Saïd	= 900	„	4,5 „
„ P. Saïd	„	Aden	= 1400	„	7,0 „
„ Aden	„	Point de Galle	= 2150	„	10,8 „
„ Point de Galle	„	Singapore	= 1500	„	7,5 „
„ Singapore	„	Hongkong	= 1200	„	6,0 „
„ Aden	„	Bombay	= 1510	„	7,6 „
„ Point de Galle	„	Calcutta	= 1100	„	5,5 „
„ „ „ „	„	Sundastraße	= 1700	„	8,5 „
„ Triest	„	P. Saïd	= 1280	„	6,4 „

Alle diese Entfernungen sind in weniger als 8 Tagen zurückzulegen, ausgenommen nur die von Aden nach Point de Galle und die von Point de Galle nach der Sundastraße, welche 11 und 8½ Tage erfordern würden.

Digitized by Google

Es wäre sehr nachtheilig, müßte man sich deßwegen mit dem ganzen Schiffe auf einen Kohlenvorrath einrichten, der der Fahrzeit von 11 Tagen entspräche. Der Waarenraum würde dadurch zum großen Nachtheil der ganzen Spedition außerordentlich verkleinert werden. Doch fehlt es glücklicherweise nicht an Abhülfen. Gerade auf diesen beiden Strecken wehen die Mosunwinde mit einer so großen Regelmäßigkeit, daß man über ihr Vorhandensein oder ihre Richtung niemals im Zweifel sein kann. Mag nun auch der Monsun aus SW. oder NO. wehen, so wird die Richtung nach NW. in beiden Fällen gleich gut schiffbar sein, eine Richtung die von Ceylon etwa in den persischen Meerbusen führt. Das Schiff wird sogar ohne Schwierigkeit ein Weniges gegen den SW.-Monsun aufkommen können und auf diese Weise so nahe an Aden geführt werden, daß ein Kohlenvorrath für 8 Tage überreichlich genug ist. Ebenso, wenn ein Schiff gegen den NO.-Monsun nach Ceylon fahren soll. Es wird entweder zuerst längs der arabischen Küste mit Dampf gehen und dann mit halbem Winde nach SO. halten, oder es wird zuerst von Cap Guardafui ab in den indischen Ocean hinaussteuern und dann mit Dampf den 8° Canal zwischen den Maladiven und Lakkadiven passiren. Ganz entsprechend liegt der Fall bei der Fahrt zwischen Point de Galle und der Sundastraße.

Mir scheint in dieser Art der Kohlenersparniß zu Gunsten des Schiffsraumes keine Gefahr noch Schwierigkeit zu liegen, sondern nur ein Zeitverlust von höchstens zwei Tagen.

Andere Mittel, die Strecke von Aden nach Point de Galle abzukürzen, wären die Errichtung eines Kohlenmagazins auf Socotora oder in Hadramaut, oder ein Anfahren von Bombay, doch scheinen mir diese mit viel mehr Schwierigkeiten und Kosten verbunden als die oben angeführte Aushülfe.

Vorausgesetzt, daß die genannten Stationen eingehalten werden, so dürfen wir den *Waarenraum* eines Dampfschiffes etwa gleich zwei Drittheilen von dem eines cubisch gleich großen Segelschiffes setzen. Das Schiffsgebäude des Dampfschiffes wird deswegen für gleiche Ladung $1^1/_3$ Mal so kostbar anzuschlagen sein, und wenn wir (mit Szarvady) per Ton Ladungsraum 500 Fr. als Preis für ein Segelschiff annehmen, so würde derselbe beim Dampfschiff auf 750 Fr. *ohne* Maschinerie, *mit* derselben ($^1/_3$ Pfdkr. per Ton) nebst Einrichtung = 250 Fr. gesetzt, etwa auf 1000 Fr. zu stehen kommen, sich also im Preise zu dem des Segelschiffes von gleicher Ladung wie 2 : 1 verhalten.

Rechnen wir (nach dem schätzenswerthen Gutachten eines Fachmannes) für die *Verzinsung* des Schiffes per Jahr 5 pCt. des Preises, für die *Abnutzung* 10 pCt., für die *Versicherung* der Segelschiffe 6 pCt., für die der Dampfschiffe wegen des häufigen Anlaufens von Häfen 8 pCt., in Summa für Segelschiffe 21 pCt., für Dampfer 23 pCt., so giebt dies per Ton folgende Beträge in Francs:

Digitized by Google

nach	Von Southampton pr. Segel	pr. Dampf	Diff.	Von Hamburg od. Bremen pr. Segel	Von Venedig oder Triest pr. Dampf	Diff.
Zanzibar . . .	23,3	21,3	2,0	24,5	14,9	9,6
Bombay . . .	29,1	21,1	8,0	30,3	14,7	15,6
Point de Galle	29,1	23,6	5,5	30,3	17,2	13,1
Calcutta . . .	29,9	26,8	3,1	31,1	20,4	10,7
Singapore . . .	29,9	27,5	2,2	31,1	21,1	10,0
Sundastraße . .	29,1	28,7	0,4	30,3	22,3	8,0
Hongkong . . .	32,0	33,8	—1,8	33,2	27,4	5,8

Die Kosten für Löhnung und Lebensunterhalt der Mannschaft berechnen sich etwas mehr zu Ungunsten der Dampfschiffe, da die Bemannung derselben gewöhnlich eine verhältnißmäßig stärkere ist. Rechnen wir dafür auf 1 Ton Ladung per Monat beim Segelschiff 6 Fr. an, so werden wir beim Dampfschiff etwa 15 Fr. rechnen müssen.

Dann erhalten wir per Ton in Frcs.:

Von nach	Southampton. pr. Segel	pr. Dampf	Diff.	Hamb.-Br. Ven.-Triest. pr. Segel	pr. Dampf	Diff.
Zanzibar . . .	16	16,5	—0,5	16,8	11,5	+5,3
Bombay . . .	20	16,5	+3,5	20,8	11.5	9,3
Point de Galle	20	18,5	+1,5	20,8	13,5	7,3
Calcutta . . .	20,6	21	—0,4	21,6	16,0	5,6
Singapore . . .	20,6	22	—1,4	21,6	17,0	4,6
Sundastraße . .	20	22,5	—2,5	20,8	17,5	3,3
Hongkong . . .	22	26,5	—4,5	22,8	21,5	1,3

Während diese Rechnungen sich in Summa wegen der Häufigkeit der Fahrten für die meisten Stationen zu Gunsten der Dampfschiffe stellen, bildet der Verbrauch an Steinkohlen, den wir nun erörtern wollen, den eigentlichen Belastungsposten für dieselben. Ich habe schon oben per Ton Ladung $^1/_3$ Pfdkr. gerechnet und für Frachtdampfer, wie ich sie bezeichnet habe, wird diese Annahme genügen, sowie die eines stündlichen Kohlenverbrauchs von durchschnittlich $7^1/_5$ Pfund per Pfdkr., da die Mitbenutzung des Windes die Anwendung des Dampfes streckenweise wird ersparen lassen. Dann würde man 1 Ton Ladung mit 1 Pfund Steinkohle $3^1/_3$ Seemeilen oder mit 3 Pfund Steinkohle 10 Seemeilen weit transportiren können. Man würde in diesem Fall verbrauchen per Ton in Pfund:

	nach Southampton	nach Hamburg oder Bremen	nach Triest oder Venedig
Von Zanzibar . . .	1812	1956	1287
„ Bombay	1782	1926	1257
„ Point de Galle .	1974	2118	1450
„ Calcutta	2274	2418	1750

Digitized by Google

	nach Southompton	nach Hamburg oder Bremen	nach Triest oder Venedig
Von Singapore . . .	1421	2565	1900
„ Sundastraße . .	2484	2628	1960
„ Hongkong . . .	2850	2994	2325

Wir müssen also auch die Preise der Kohlen mitberechnen, obgleich diese an den verschiedenen Seeplätzen außerordentlich schwanken. Einen Anhalt dafür mag das folgende Verzeichniß des Hrn. E. Biesterfeld geben, datirt Newcastle, den 22. Febr. 1869 (Weser-Ztg. vom 25. Februar 1869), welches die Frachten nach den verschiedenen Seeplätzen angiebt. Die Kohlen kosten in Newcastle 10 s pr. Ton und $^1/_5$ der Frachtprämie wird als zu supponirender Gewinn genügen, ja die meisten Schiffe erwarten denselben erst von der Rückreise.

nach	Frachten £ pr. Keel*)	Frachten Sh. pr. Ton	Preis pr. Ton Sh.	Preis pr. Ton Frcs.
Aden	32	30	46	57,5
Alexandrien	9	$8^1/_2$	21	26
Batavia	—	21	35	44
Cadiz	$10^1/_2$	10	22	27,5
Konstantinopel . . .	$15^1/_2$	15	28	35
Danzig, Memel . . .	$5^3/_4$	$5^1/_2$	$16^1/_2$	21
Galatz (Ibraïl) . . .	$18^1/_2$	$17^1/_2$	31	39
Point de Galle . . .	24	23	$37^1/_2$	47
Hamburg (Kiel, Harburg)	8	$7^1/_2$	19	24
Livorno	16—17	16	29	36
Messina	$14^1/_2$	14	27	34
Odessa	$15^1/_2$	15	28	35
Rangoon	—	15	28	35
Shanghai	43	40	58	72
Singapore	28	26	41	51
Stettin	$8^1/_2$	8	$19^1/_2$	24
Bombay	32	30	46	57,5
Hongkong	33	31	47	59
			(v. Scherzer	45—50)
Calcutta (Marktbericht vom 8. Dec. 1868) . . .			30	37,5
Port Saïd (Erkundigung an Ort und Stelle)			36	45
Suez (Erkundigung an Ort und Stelle)			56	70
Triest (v. Tegetthoff)			27	34

*) 1 Keel = 21,3 Tons.

Digitized by Google

Daß diese Preise nicht zu niedrig angesetzt seien, beweisen die nach Berichten angeführten wirklichen Preise der Kohlen in Calcutta und Hongkong, die hinter den für Bombay, Singapore, Point de Galle und Hongkong berechneten weit zurückstehen.

Berechnen wir aus den Preisen für Hamburg, Cadiz, Messina*), Triest, Port Said, Aden und den oft genannten indischen Häfen die Durchschnittspreise für 1 Ton Steinkohle auf den verschiedenen Routen, so stellen sich diese zwischen Southampton und Bombay oder Point de Galle auf 39 Frcs., zwischen Southampton und Hongkong auf 44 Frcs. und zwischen Triest und den asiatischen Häfen auf 49 Frcs.

Diese Preise setzen wir in die obige Berechnung des Kohlenverbrauchs ein und summiren dazu in der folgenden Tabelle die übrigen Mehr- oder Minderkosten des Dampftransports pr. Ton Ladung. Wir erhalten:

	nach Southampton.				nach Venedig (verglichen mit den Nordseehäfen).			
Von	Kohlen	Schiff	Canal	Summe	Kohlen	Schiff	Canal	Summe
Zanzibar . . .	39,8	— 1,5	+10	=48,3	31,5	—14,9	+10	=26,6
Bombay . . .	34,3	—11,5	+10	=33,3	30,8	—24,9	+10	=15,9
Point de Galle	38,6	— 7,0	+10	=41,6	35,5	—20,4	+10	=25,1
Calcutta . . .	50,0	— 2,7	+10	=57,3	42,8	—16,3	+10	=36,5
Singapore . .	53,3	— 0,8	+10	=62,5	46,5	—14,6	+10	=41,9
Sundastraße .	54,6	— 2,1	+10	=66,7	48,0	—11,3	+10	=46,7
Hongkong . . .	62,7	— 6,3	+10	=79,0	57,0	— 7,0	+10	=60,0

So zeigt sich der Dampftransport ohne alle Ausnahme kostbarer als der Segeltransport um das Cap. Dem gegenüber steht aber der Vortheil der Zeitersparniß, den wir oben in Procenten des Werths der Waare anzugeben versucht haben; und es entsteht nun die Frage: für welche Waaren die Vortheile des Dampftransports und für welche die Nachtheile überwiegen.

Offenbar hängt dies von dem Werthe der Waaren ab, und wir werden leicht die Grenze beider Classen bestimmen können, wenn wir die gewonnenen Werthprocente per Ton den Mehrkosten des Transports per Ton gleich setzen. Darnach können wir die Höhe des Grenzwerths ohne Schwierigkeit berechnen.

*) Dem Preise der Steinkohlen in Messina dürfte auch der in Malta entsprechen, welches die englischen Dampfer jedenfalls als Station vorziehen würden. Die Preise im Rothen Meer und in Aden würden bedeutend niedriger werden, wenn die den Canal passirende Steinkohle von dem Passagegeld befreit würde. (s. darüber unter Abschn. V.)

Digitized by Google

Von	nach Southampton: Mehrkosten d. Transports.	Procente des Werths.	Werth per Ton in Francs.	Werth per Ctr. in Francs.	Werth per Ctr. in Thalern.	nach Venedig (verglichen mit den Nordseehäfen): Mehrkosten d. Transports.	Procente des Werths.	Werth per Ton in Francs.	Werth per Ctr. in Francs.	Werth per Ctr. in Thalern.
Zanzibar . .	48,3	2,5	1932	96,6	25,7	26,6	3,3	798	40,0	10,7
Bombay . . .	33,3	3,3	1000	50,0	13,3	15,9	4,0	398	20,0	5,3
Point de Galle	41,6	3,3	1248	62,4	16,6	25,1	4,0	628	31,4	8,4
Calcutta . . .	57,3	3,0	1910	95,5	25,5	36,5	3,7	987	49,4	13,2
Singapore . .	62,5	3,0	2083	104,2	27,8	41,9	3,7	1132	56,6	15,1
Sundastraße .	66,7	3,0	2223	111,2	29,7	46,7	3,5	1334	66,7	17,8
Hongkong . .	79,0	3,0	2633	131,7	35,1	60,0	3,5	1714	85,7	22,8

Von Shanghai berechnen sich die Grenzwerthe noch um 5 ₰, von Yokohama um 12 ₰ pr. Ctr. höher als von Hongkong,*) und nach Hamburg und Bremen überall um 1 ₰ höher als nach Southampton.

*) Es knüpft sich hier die Frage an, wieweit denn der Verkehr über Amerika, sei es via Pacificbahn, sei es einstmals via Panamacanal mit dem Suezcanalhandel in Concurrenz treten werde. Die Entfernungen betragen:

von	Panama	nach	Southampton	4653	Sml.
„	„	„	Newyork	2100	„
„	„	„	San Francisco	3260	„
„	Yokohama	„	„	4750	„
„	„	„	Shanghai	1035	„
„	„	„	Hongkong	1620	„

Daraus folgen die Gesammtentfernungen:

	von Southampton via Cap	via Panama	S. Francisco direct	von Newyork via Panama	via Suez	via Cap
nach Yokohama	14,800	12,663	4,750	10,110	13,320	14,940
„ Shanghai	13,880	13,698	5,785	11,145	12,500	14,020
„ Hongkong	13,183	14,282	6,370	11,730	11,700	13,320
„ Singapore	11,780	15,683	7,770	13,160	10,270	11,920

Aus dieser Zusammenstellung geht hervor (vergl. S. 35):

1) daß von Southampton nur nach Yokohama die Panamaroute kürzer und daher in der Concurrenz mit der Suezroute kräftiger ist als die Segelfahrt ums Cap der guter Hoffnung;

2) daß für Newyork die Entfernung nach Hongkong via Panama ebenso groß ist als via Suez, daß dagegen Singapore bereits via Cap leichter zu erreichen ist als via Panama;

3) daß die Route von Newyork direct über San Francisco 5360 Sml. weniger Seefahrt enthält als diejenige via Panama. Dieser Vortheil wird indessen für

Digitized by Google

Waaren von diesen Werthsätzen gehen also in gewöhnlichen Zeitverhältnissen, d. h. ohne Annahme von Conjuncturen, mit gleichem Vortheil um das Cap wie durch den Suezcanal; für die kostbareren aber würde der Weg über Suez, für die weniger kostbaren der um Afrika herum zu empfehlen sein.

Ich überlasse es der Kritik jedes Sachverständigen, diese Berechnung, wenn sie seinen Schätzungen oder Verhältnissen nicht entspricht, umzugestalten. Ich glaube indessen, behaupten zu dürfen, daß wenn die einzelnen Posten in derselben unrichtig angesetzt sind, dies im Ganzen eher zu Ungunsten als zu Gunsten der Suezcanalfahrt geschehen ist.

Es drängen sich übrigens bei Durchmusterung dieser Zahlen unmittelbar einige naheliegende Betrachtungen auf. So sieht man klar, welche Wirkung ein etwaiger Fortfall des Canalgeldes für den Canalverkehr haben würde. Er würde den Grenzwerth der canalfähigen Artikel für die atlantischen Häfen um 4—5 ₰, für die Mittelmeerhäfen um 3—4 ₰ pr. Ctr. erniedrigen, d. h. ihn für Bombay nach den Nordseehäfen auf 10 ₰, nach den Mittelmeerhäfen auf 2 ₰ pr. Ctr. stellen. Demnach dürfte es nicht im Interesse der Compagnie liegen, den einmal angenommenen Satz zu verlassen, sondern eher etwa Ermäßigungen zu Gunsten gewisser Artikel eintreten zu lassen, wenn locale oder commercielle Rücksichten es besonders wünschenswerth machen.

Eine viel mächtigere Einwirkung auf die Hebung des Canalverkehrs werden die Fortschritte in der Dampfschifffahrtskunst ausüben, indem sie die obigen Grenzwerthe bedeutend, und zwar am meisten für die entferntesten Punkte, herabdrücken. Als besonders zu erstreben wird in dieser Beziehung hervorgehoben werden können:

1) Die Verminderung des Kohlenverbrauchs der Maschinen. Dazu führt die Anwendung der Expansion und Condensation in möglichst hohem Grade, die Benutzung der rationellsten Propeller und eine Construction des nicht zu kleinen Schiffes, bei welcher der Widerstand des Wassers ein möglichst geringer wird.

2) Die Einschränkung der Maschine und der Kohlen auf einen möglichst geringen Raum. Dazu ist bereits die Anwendung von cubisch geformten Kohlensteinen empfohlen worden. (Ad. Gurlt, die deutsche Steinkohle als überseeische Handelswaare. Bremen, 1868.)

---

die große Mehrzahl der Güter nur etwa = 500—1000 Sml. Eisenbahn zu setzen sein, während die Länge der Pacificbahn von Newyork bis San Francisco ziemlich genau 3000 Sml. beträgt;

4) daß nach alledem der Suezcanal und die Segelschifffahrt um das Cap der guten Hoffnung die Concurrenz der Pacificbahn und später des Panamacanals nicht wesentlich zu fürchten haben.

Digitized by Google

Jedenfalls sind nur gute Kohlen anzuwenden. Auch empfiehlt sich zur Vermehrung des disponiblen Schiffsraums die Anwendung eiserner Schiffswände statt hölzerner (Prömmel, Lehrbuch der Schiffsbaukunst. Triest.), die überhaupt in neuerer Zeit mehr und mehr Eingang findet. Der Bau dieser eisernen Schiffe hat gegenwärtig seinen Hauptsitz am Clyde in Schottland, wo im Jahre 1868 aus den Werften von 36 Gesellschaften nicht weniger als 219 eiserne Schiffe mit 169,056 Tons Gehalt und mit 15,222 Pferdekraft hervorgegangen sind. Auch in Newcastle nimmt die Vorliebe für eiserne Schiffe und Dampfschiffe so zu, daß darunter dort und in Sunderland der Bau der hölzernen Schiffe bereits merklich leidet. (Preuß. Hand. Arch. 1869 Nr. 36.)

3) Die möglichst starke Ausrüstung des Schiffes mit Segelwerk und die möglichste Benutzung aller günstigen Winde.

Hierdurch begünstigt man die beiden vorangehenden Punkte, freilich bisweilen etwas auf Kosten der Schnelligkeit, und es ist daher das richtige Maß abzuwägen. Es wird vielfach rathsam sein, vom geraden Wege abzuweichen und soweit gegen einen conträren Wind anzudampfen, bis man ihn als halben Wind benutzen kann. Bei diesem Verfahren dürfte zwischen Cap Lizard und Cap St. Vinzent, sowohl hin als zurück, der Gegenpassat zu benutzen sein. Ebenso habe ich schon oben auf die Nutzbarkeit auch des conträren Monsuns zwischen Aden und Point de Galle und der Sundastraße aufmerksam gemacht. Das Gleiche gilt einigermaßen für die Fahrt von Point de Galle nach Singapore. In den übrigen Theilen läßt die Wahrscheinlichkeitsrechnung ebenso oft günstige wie ungünstige Winde vermuthen und für beide Richtungen ungünstig sind nur die Windstillen.

4) Die Vermeidung alles unnützen Zeitverlustes. Die Dampfschifffahrt verliert ihren Vorzug, wenn beim Laden die Zeit wieder verschwendet wird, die auf der Fahrt erspart worden ist. Das Ein- und Ausladen muß, in dem Verhältniß wie die Fahrt selbst, bei Dampfschiffen schneller geschehen als bei Segelschiffen. Sie müssen ihre volle Rückladung bereit vorfinden und nicht auf ihre Abfertigung zu warten haben.

5) Die sichere und billige Lieferung guter Kohlen, ein Gegenstand, welcher von jetzt an noch viel größere Wichtigkeit erlangen wird als bisher.

Als weniger zweckmäßig dürfte im Allgemeinen die Anwendung von Segelschiffen mit Rechnung auf Schleppdampfer sich erweisen, da die ungünstigen Winde auf eine so bedeutende Strecke dieses Weges vertheilt sind, daß das Schleppen mindestens von Aden bis Gibraltar erforderlich würde und da die Schleppschiffe dann oft leer zurückkehren müßten.

Digitized by Google

Dagegen empfiehlt es sich vielleicht in einzelnen Fällen, einem schon seinerseits nach Europa oder nach Indien bestimmten Frachtdampfer auch noch ein in gleicher Richtung gehendes Segelschiff anzuhängen.

Zum Schluß dieser allgemeineren Betrachtungen über den Suezcanalverkehr lasse ich hier das Urtheil folgen, zu welchem Admiral von Tegetthoff in seiner Besprechung „des Canals über den Isthmus von Suez" (Oesterreichische Revue 1866, Heft III. S. 88—121) gelangt. Er sagt:

(S. 117) „Daß der Waarentransport mit Dampfern täglich einen größeren Aufschwung nimmt und das ehedem aufgestellte Axiom, gewisse Waaren würden für immer und ewig der Segelfahrt erhalten bleiben, sehr häufig Lügen straft, davon liefert gegenwärtig Alexandrien einen sprechenden Beweis. Man sieht dort von Dampfern Getreide, Bauholz, Steinkohlen u. s. w., überhaupt Waaren ausladen, bei welchen noch vor einigen Jahren Jedermann gezweifelt hätte, daß ihre Beförderung jemals von Dampfern besorgt werden könnte. So bringt z. B. der Eildampfer des Lloyd sogar behauene Pflastersteine nach Alexandrien; und diese Linie gehört zu jenen, welche für den Lloyd nicht passiv sind. Die Frachten auf den Dampfern werden wohlfeiler, seit solche ausschließlich für den Waarentransport gebaut und mit Maschinen versehen worden sind, welche im Vergleich mit den früheren kaum die Hälfte von Brennmaterial verzehren."

(S. 116) „Ich wiederhole daher meine Ansicht, daß Oesterreich sich für einen ausgedehnten Dampfverkehr rüsten muß, will es sich einen guten Antheil am Handel mit Indien und China sichern."

Digitized by Google

V. Die Artikel des Suezcanalhandels.

Die soeben allgemein aufgestellten Berechnungen haben wir nun auf die einzelnen Artikel des asiatisch-europäischen Handels anzuwenden, um darnach zu beurtheilen, in welchem Grade sie sich für den Transport durch den Suezcanal eignen oder ob sie auch in Zukunft zweckmäßiger um das Cap der guten Hoffnung geführt werden. Manche werden ganz und gar, andere nur für gewisse Strecken canalfähig sein, und hierbei sind die Häfen der Westküste Vorder-Indiens eben so sehr die begünstigten gegenüber denen der anderen asiatischen Küsten, wie in Europa die Mittelmeerhäfen gegenüber den Atlantischen. Bei manchen Artikeln entscheiden besondere Verhältnisse zu Gunsten des directen Weges, so besonders der Verlust an Qualität und Quantität (Thee, Campher). Betreffs der Conjuncturen darf man darauf rechnen, daß ihre Benutzung durch die Speculation, indem sie einerseits weniger kostbare Artikel zum schnelleren Transport heranzieht und andererseits kostbarere dem langsameren überläßt, im Ganzen doch die Gesammtmasse des Canaltransits eher vermehrt als vermindert. Der Grund für diese Annahme liegt in der relativen Höhe des zu erringenden Vortheils. Durch den schnelleren Transport bei günstigen Conjuncturen kann der Speculant seiner Waare auf der Stelle einen wesentlich besseren Verkaufspreis verschaffen, während er dagegen durch den langsameren Transport bei ungünstigen Conjuncturen nur den Vortheil einer billigeren Fracht gewinnt.

Endlich ist zu beachten, daß zwischen den Massen, die nach der einen und die nach der andern Richtung hin geführt werden, auf jedem der beiden Wege ein gewisses Gleichgewicht stattfinden muß. Ueberwiegt die Befrachtung in der einen Richtung, sei es auf dem Wege der Dampfer oder auf dem der Segelschiffe, so müssen die auf die größere Masse eingerichteten Schiffe den Rückweg zum Theil in Ballast machen. Die Folge davon ist, daß in dieser Richtung die Fracht billiger, in der anderen theurer wird und daß sich dadurch das verloren gegangene Gleichgewicht bald wieder herstellt. Dieses Verhältniß von Hafen zu Hafen zu verfolgen, dürfte für unsere Betrachtungen nicht erforderlich sein, und wir begnügen uns daher, den Export Europas nach Asien und den Import von Asien her, soweit sie den Canal benutzen, im Ganzen gegen einander abzuwägen.

Digitized by Google

Der **Export** Europas nach Asien bewegt sich in Extremen, da in ihm große Massen sehr kostbarer Artikel neben den allerbilligsten enthalten, die Mittelwerthe dagegen nur sparsam vertreten sind. Er besteht der Hauptsache nach aus 5 Classen von Waaren: 1) Manufacturen von Seide, Wolle, Baumwolle und Leinen; 2) Waaren aus Stahl, Eisen und anderen Metallen, auch besonders Waffen; 3) Holz-, Glas-, Leder-, Kurzwaaren u. dgl. m.; 4) Schiffs- und Eisenbahnbedarf (besonders für das englische Indien); 5) Steinkohlen (hauptsächlich für die Dampferlinien). Die Waaren der ersten drei Classen gehören größtentheils zu den sehr kostbaren, deren Werth die Grenzwerthe für die Canalfähigkeit oft weit übersteigt. Die Steinkohlen sind hingegen entschieden auf den Segeltransport um das Cap der guten Hoffnung angewiesen. Zwischen beiden halten sich nur die Waaren der vierten Classe, die daher auch beim Schwanken der Conjuncturen am leichtesten von dem einen Wege zum andern übergehen werden.

Manufacturen, Stahl- und andere Waaren.

Die Artikel der drei ersten Classen von denen Deutschland bedeutende Massen producirt, gingen bisher leider nur selten auf deutsche Rechnung an England vorüber direct in den großen Handel, sondern nach England, um von da mit neuem Stempel auf englische Rechnung weiter zu gehen*). Jedermann sagt sich, daß dabei der englische Kaufmann den größten Vortheil haben muß, aber doch besiegte bisher die Macht des englischen Capitals die Concurrenz des deutschen Unternehmungsgeistes. Wie aber nun, da sich die Sachlage umkehrt? da die englischen Waaren zum Theil geradezu durch Deutschland gehen müssen, wenn sie nicht zu ihrem Nachtheil den Umweg um Spanien nehmen wollen? Sollen künftig auch in Venedig deutsche Tuche, Cattune und Stahlwaaren den englischen Stempel bekommen, oder wird endlich Deutschland sich entschließen, die eigenen Producte auch auf eigene Gefahr in den Handel zu bringen?

Die Gelegenheit, seinem Handel eine größere Selbständigkeit zu erringen, ist günstig. Müssen doch jetzt die englischen Fabriken darauf bedacht sein, entweder in Venedig mit den deutschen oder in Marseille mit den französischen, jedenfalls in Port Saïd mit den festländischen concurriren zu können. So würde man eher erwarten (wenn auch vergeblich), daß auf deutsche Rechnung englische Waaren bezogen würden, um sie von Venedig aus in den indischen Handel zu bringen, als umgekehrt. Es ist dringend geboten, alle nach dieser Richtung hin wirkenden Hülfsmittel mit aller Kraft und Entschiedenheit zur Anwendung zu bringen.

*) V. Scherzer (a. a. O. S. 190) erzählt: „Alle aus Deutschland kommenden Schaafwollenwaaren werden in England neuerdings verpackt und auf britischen Schiffen (nach China) eingeführt.

Digitized by Google

Auch in Asien liegen die Verhältnisse günstig genug, um zu Hoffnungen dieser Art zu ermuntern.

Von Scherzer sagt über den chinesischen Handel (a. a. O. S. 213): „Leider wird dies ergiebige Feld von der Industrie und dem Handel Deutschlands noch bei weitem nicht in dem Maße cultivirt, als man es von der gewerblichen und commerciellen Tüchtigkeit der deutschen Nation erwarten sollte."

„Daß es ihr nicht an Unternehmungsgeist und Ausdauer fehlt, daß hier andere Umstände ihrer Regsamkeit hemmend in den Weg treten müssen, beweist am besten die Thatsache, daß beinahe $^3/_4$ der ganzen Schifffahrt zwischen den verschiedenen Küstenplätzen Chinas durch deutsche Schiffe (unter Hamburger, Bremer, mecklenburgischer und oldenburgischer Flagge) besorgt wird. Dieselben haben nämlich meistens nur 3—400 Tonnen Gehalt, eine Größe, welche nicht nur für die Küstenschifffahrt die zweckmäßigste ist, sondern sich auch am passendsten für Fahrten nach Australien, nach den Inseln des Philippinen-Archipels u. s. w. eignet. Zugleich geben die den Küstenhandel fast ganz beherrschenden chinesischen Kaufleute deutschen Schiffen vor allen anderen aus dem Grunde den Vorzug, weil deren Capitaine nicht bloß das eigene Interesse, sondern auch jenes ihrer Kundschaften zu wahren sich bemühen. Diese Kaufleute ziehen es vor, Waaren, die sie von einem Hafen nach dem andern schicken, auf europäische Schiffe zu verladen, da sie einerseits dadurch größere Sicherheit gegen Seeräuber und Stürme erlangen, andererseits die Ladungen versichern können. Diese Cabotage ist fast ganz in deutschen Händen und wird wahrscheinlich noch einen bedeutend größeren Umfang gewinnen, wenn das chinesische Gouvernement die Bestimmung aufhebt, daß chinesische Waaren, welche auf europäischen Schiffen von einem chinesischen Hafen nach dem andern geführt werden, einen doppelten Zoll, nämlich Export- und Importzoll bezahlen müssen." Andererseits ist der Küstenhandel auf Dampfschiffen noch ausschließlich in britischen Händen (China and Japan Repository 1865). Auch an dem Bombayhandel nehmen die Deutschen lebhaften Antheil.

Man sieht also, wie die Elemente eines höheren Aufschwunges unseres Handels in Asien vorhanden sind und welchen Erfolg eine entschlossene Benutzung der Vortheile, welche der neue Handelsweg bietet, uns bringen muß.

Bisher lagen die Hindernisse für die Entwickelung des chinesischen Handels bei vielen dieser Artikel in der weiten Entfernung. Bei Kleiderstoffen z. B. entscheidet bekanntlich nicht allein die Güte des Fadens oder die Solidität des Gewebes, sondern wesentlich auch das Ansprechende des Musters oder der Farbe über die Aufnahme und den Absatz, den ein Artikel am Markte findet. Der Geschmack ist aber, wie bei uns,

Digitized by Google

ſo auch in China und Indien, der Mode unterworfen, nur daß dieſelbe in jenen Gegenden noch nicht von Paris aus dictirt wird. Waaren, die dem Geſchmack der Saiſon nicht entſprechen, werden nur ſchwachen Abſatz finden und dem Verkäufer nur wenig Nutzen, vielleicht gar Verluſt bringen. Und dies war früher faſt regelmäßig das Schickſal der deutſchen gemuſterten Stoffe im chineſiſchen Handel, erſt anzukommen, wenn die Mode bereits vorüber war. Jetzt ſind die Ausſichten weit günſtiger. Die Telegraphen bringen im Moment die Nachrichten und Beſtellungen nach Europa, Muſter kommen per Ueberlandpoſt und faſt ebenſo ſchnell bringt künftig der Frachtdampfer auf directem Wege die eiligſt gefertigte Waare an den Ort ihrer Beſtimmung. Iſt zwar in neuerer Zeit bei uns mit dem ſchnelleren Pulſiren des Lebens und des Verkehrs auch das Tempo des Modenwechſels ein beſchleunigtes geworden, ſo ſcheint doch China in dieſer Beziehung noch ſo weit zurück und ſo ſtabil zu ſein, daß das Leben einer und derſelben Mode noch eine längere Zeitdauer hat, als künftig für die Ordre nach und die Sendung von Europa erforderlich iſt. Ergreifen wir alſo den günſtigen Augenblick, unſern directen Export nach dieſer Richtung hin zu vermehren, an Gelegenheit zu dem entſprechenden Import wird es nicht fehlen.

Steinkohle.

Ebenſo vortheilhaft für Deutſchland kann der Export von Steinkohle werden, welche zwar nicht als canalfähiger Artikel aber als unentbehrlichſter Verbrauchsgegenſtand mit dem Suezcanal-Verkehr in unmittelbarer Beziehung ſteht. Nach den Tabellen auf S. 45 wird für jede Ton Waare, welche durch den Canal geht, durchſchnittlich etwa 1 Ton Steinkohle zum Transport verbraucht und zwar $^1/_3$ diesſeits und $^2/_3$ jenſeits des Iſthmus von Suez. Der Transport dieſer Kohle fällt ausſchließlich den Segelſchiffen zu, ſo daß dieſelben, weit entfernt durch den Suezcanal an Befrachtung zu verlieren, vielmehr im Gegentheil durch ihn weſentlich an Exportbefrachtung, woran es bisher oft mangelte, gewinnen. Je mehr daher die Nachfrage nach Kohlenſchiffen ſteigt, um ſo mehr können dieſe eine lohnende Fracht beanſpruchen, um ſo billiger können ſie die Rückladung von Aſien reſp. vom Mittelmeer nach NW. Europa übernehmen. Auf dieſe Weiſe wird der Preis der Steinkohle erhöht, die Concurrenz der Segelſchifffahrt gegen die Canalfahrt verſtärkt, und dadurch der weiteren Ausdehnung der letzteren eine Schranke geſetzt. So wird der Suezcanalverkehr, wie eine Dampfmaſchine, durch ſich ſelbſt regulirt.

Zu wünſchen iſt nur, daß nicht England, wie es bisher den Steinkohlenhandel als ein Monopol beſeſſen hat, ſo auch in Zukunft allein

Digitized by Google

die neu entstehenden Vortheile genieße. Zu wünschen ist, daß endlich die westphälische Kohle als energische Mitbewerberin auf dem Weltmarkte auftrete und daß die Schiffe unserer Nordseehäfen nicht erst in England sich die Befrachtung holen müssen. Zu wünschen ist, daß, sofern sie noch mangeln, Einrichtungen getroffen werden, um der inländischen Kohle die Concurrenz mit der englischen, wenigstens in der Befrachtung der deutschen Schiffe zu ermöglichen.

Die Bemühungen der Rheder, namentlich in Bremen, sind schon seit lange auf dieses Ziel hin gerichtet gewesen, und aufs Erschöpfendste findet man die Kohlenfrage behandelt in der Schrift von Ad. Gurlt „die deutsche Steinkohle als überseeische Handelswaare", Bremen 1868, auf deren Wichtigkeit ich hiemit hingewiesen haben will. Wäre es möglich, die deutsche Steinkohle zu geringerem oder gleich hohem Preise an's Meer zu schaffen, wie die englische in Newcastle oder Cardiff, so würden, wie dorthin, so auch an die deutsche Küste Schiffe aus anderen Häfen kommen, um hier Kohlen als Ausfracht zu laden. Diese glückliche Wendung der Dinge wäre zu hoffen, wenn die Bemühungen, bei Stade ein Kohlenlager zu finden (Voss. Zeitung, 1869. Aus Stade vom 27. Jan.), von Erfolg gekrönt würden.

Darum kann es sich indessen bei der westphälischen Kohle nimmermehr handeln, sondern immer nur um die Frage, ob die Rheder in den Nordseehäfen nicht besser fahren, wenn ihre Schiffe hier westphälische Kohlen laden, als wenn dieselben in Ballast nach England gehen, um dort wieder auszuladen und englische Kohlen einzunehmen. Für eine solche Reise in Ballast nebst Ausladen berechnet man nach Gurlt in den Weserhäfen durchschnittlich 10 s per Ton. Kommt dazu noch der Preis der englischen Dampfkohle mit 10 s per Ton, so ist vielleicht die Ladung mit deutschen Kohlen doch noch vorzuziehen, deren Kosten frei bis ans Schiff betragen (nach Gurlt):

in	Stückkohlen	Nußkohlen	Melirte
Bremerhaven	19 s 3,6 d	16 s — d	14 s 0,86 d
Leer	16 s 9,24 d	13 s 7,18 d	12 s 5,36 d
Amsterdam	16 s 3,6	14 s — d	12 s 10,8 d
Harburg	20 s — d	16 s 8,0 d	14 s 9,0 d

Für die Richtigkeit dieser Berechnung sprechen auch die bereits, wenn auch sparsam und zum Theil mit unglücklichem Erfolg, angestellten Exportversuche mit westphälischen Steinkohlen. Zwei damit beladene Schiffe sind leider im Indischen Ocean durch Selbstentzündung verbrannt. Vielleicht also, daß man besser thäte, diese Kohle vorläufig nur auf kürzere Strecken zu versenden, und dabei zugleich Erfahrungen über die zweckmäßigste Behandlung derselben zu sammeln. Dazu aber bietet gerade der

Digitized by Google

bevorstehende Aufschwung der Dampfschifffahrt im Mittelmeer die günstigste Gelegenheit. Gelingt es der deutschen Kohle, sich dort oder wo sonst neben der englischen zu behaupten, so braucht sie die Concurrenz der französischen nicht zu fürchten, die allerdings von Alais aus über Marseille auch zum Export gebracht wird, und bisher hauptsächlich Port-Saïd und den Canal versorgte, die aber in der Qualität hinter der englischen Kohle weit zurückstehen soll. Die westphälische dagegen steht der letzteren nur insofern nach, als bei gleichem Gewicht (und gleicher Güte) ihr Volum um etwa 1/4 größer ist als das der englischen Kohle (Voss. Zeit. Sept. 1869) und als daher ein Schiff von ihr nur ein geringeres Gewicht laden kann.

Soll demnach die westphälische Kohle die Bedeutung für das commercielle Gedeihen Deutschlands erlangen, die ihrer Qualität und Lage entspricht, soll durch sie der Rhederei unserer Nordseehäfen jener unberechnenbare Vortheil zufließen, den ein wesentlich vermehrter Export bei der gegenwärtigen Lage des Welthandels mit sich bringt: so darf man auch nicht säumen, die noch vorhandenen Mängel des Binnentransports und der Verladungsanstalten zu beseitigen. Der Einpfennigtarif (1 Pfg. per 1 M. und 1 Ctr., außerdem 2 ₰ Expeditonsgebühr auf 100 Ctr.) ist entweder nicht das Aeußerste, was die Eisenbahnen bei Massentransporten gewähren können, oder, ist er es, so ist dadurch um so klarer die Nothwendigkeit des so lange schon ersehnten Rhein-Weser-Elbe-Canals erwiesen. Auf den französischen und belgischen Canälen sind die Transportkosten per Centner und geographische Meile bei Rückfracht 1/2 Pf., ohne solche 2/3 Pf., (Franz Lange, der Rhein-Niers-Canal, Crefeld 1862); kein Zweifel also, daß an der Fracht der Kohlen per Ton bis Bremen oder Harburg mindestens 1 ₰ erspart werden könnte und daß diese Preisverminderung genügen würde, die Herrschaft der englischen Kohle nicht nur im Inlande zu stürzen, sondern auch im Auslande kräftigst zu bekämpfen.

Wahrscheinlich wird in Zukunft die Canalgesellschaft der Steinkohle auch als Waare freie Passage gewähren müssen; denn eine Vertheuerung des Brennmaterials der Dampfschiffe könnte nur die Wirkung haben, die Benutzung des Canals zu vertheuern und für einige Artikel ganz zu verbieten. Die Freigebung des Kohlentransits würde also aller Wahrscheinlichkeit nach die Benutzung des Canals und damit die Einnahme der Gesellschaft vermehren. Sie würde besonders die hohen Kohlenpreise im Rothen Meere zum Sinken bringen, ebenso sicher als wenn es gelänge Kohlenfelder in jener Gegend aufzufinden.

Man irrt daher sehr, wenn man die Wahrscheinlichkeit eines solchen Fundes als eine Frage von Bedeutung, ja wohl als eine Lebensfrage für den Canal, ansieht. Dennoch verdient eine Notiz im „Ausland" 1865, Nr. 36, S. 849, durchaus Beachtung, wonach Moquadassy, ein arabischer

Digitized by Google

Geograph, der um's Jahr 965 n. Chr. lebte, erzählen soll: „Zwischen Haura und Merwa entstand einst ein Feuer, und es brannten Steine wie Holz"; eine Erzählung, aus der der Autor des Artikels auf das Zutagetreten von Steinkohlen in jener Gegend der arabischen Küste (25° nördl. Br.) schließt. Dieser Schluß hat nichts Unwahrscheinliches, da das Vorhandensein vegetabilischer Schätze unter der Erdoberfläche an verschiedenen Punkten Syriens und der Küsten des Rothen Meeres durch das Vorkommen von Asphalt, Naphta und Petroleum angezeigt ist.

Ebenso muß die kräftigere Ausbeutung der ostasiatischen und australischen Kohlenlager, die gewiß mit der Zeit zu erwarten ist, und die Einführung des dortigen Products in den Handel, auf den Dampfschiffverkehr überhaupt und auf den Suezcanalhandel speciell begünstigend einwirken. Doch liegt es dem heutigen Interesse noch fern, die großen Umgestaltungen genauer in's Auge zu fassen, welche dadurch von Neuem die Verhältnisse des Exports und Imports erfahren würden.

Unter den **Importartikeln**, die durch Masse Bedeutung haben, ist der kostbarste die

Seide.

Sie wurde schon bisher von Hongkong nach England fast ausschließlich per Ueberlandpost und via Marseille expedirt, zu dem enormen Frachtsatz von 90 Doll. spanisch oder 135 Thlr. preuß. pr. 50 Cubikfuß oder 7 Ctr. Sie wird also auch in Zukunft von den Mittelmeerhäfen aus den europäischen Continent betreten, doch wird schon allein durch den Wegfall des Eisenbahntransports von Suez bis Alexandrien eine Ersparniß von mehr als 210 Fr. p. Ton von 7 Ctr. oder von 8 Thlr. p. Ctr. gegen früher eintreten (s. S. 39. Anm.). Den größten Seidenexport hat bekanntlich China, wo er etwa 90,000 Ctr. von 60 Mill. Thlr. Werth beträgt; Japans Export ist etwa 1/4, Ostindiens 1/8 davon.

„Männer welche mit dem chinesischen Handel und dem Seidenexport wohl vertraut sind, empfehlen den deutschen Seidenhändlern, ihren Bedarf an Rohseide anstatt aus England direct aus China zu beziehen, um auf diese Weise die bedeutenden Unkosten zu vermeiden, mit welchem die Engländer diesen Grundstoff belasten" (v. Scherzer, a. a. O., S. 128) (vergl. Handelsberichte der preuß. ostasiatischen Expedition, S. 114 — 116). Nach demselben Autor ist aber der von der Seidenindustrie repräsentirte Werth (1863) ein ungleich größerer:

in England	250	Millionen	Frs.
„ Frankreich	500	„	„
„ der Schweiz	150	„	„
„ Oesterreich	200	„	„
„ Preußen	100	„	„

Digitized by Google

England exportirt für 75 Mill. Fr., Frankreich für ca. 400 Mill. Seidenwaaren, zum großen Theil nach Deutschland. Für dessen eigene Industrie ist also noch ein bedeutender Markt im Lande selbst zu erobern.

Wichtiger für den Suezcanal, wenn auch vielleicht nicht für Deutschland, ist der

Thee.

Den Preis desselben an Bord in Hongkong berechnet v. Scherzer auf $1^1/_3$ s pr. 1 Pfd. = 44 Thlr. pr. Ctr. Doch gehören zur Ausfüllung von 50 Cubikfuß Raum (1 Ton) nur 10 Ctr., so daß also für die obigen Berechnungen der Preis von $^1/_{20}$ Ton nur 22 Thlr. betragen würde, wonach der Thee zwar mit Vortheil nach den Mittelmeerhäfen, nicht aber nach Southampton und den Nordseehäfen pr. Canal zu spediren wäre. So werthvoll es nun auch ist, wenn Deutschland seinen Bedarf an Thee (ca 2,000,000 Pfd.) über Venedig direct und darum billiger bezieht, so ist dies Quantum doch verschwindend gegen die ungeheure Menge, die in England von diesem Artikel consumirt wird und die sich jährlich auf etwa 120 Mill. Pfd. oder (dem Raume nach) auf 120,000 Tons beläuft.

Der Theetransit ist für den Suezcanal eine Frage von hoher Bedeutung, einestheils wegen des Canalgeldes, welches allein $1^1/_4$ Millionen Francs ausmachen würde, anderntheils, weil das in ihm liegende ungeheure Capital (etwa 200 Millionen Francs) die Handelsbewegung nach dem Canal hin auch in anderen Beziehungen außerordentlich heben würde. Der Verlust des Theetransits wäre mithin ein schwerer Schlag für das Gedeihen des Canals.

Indessen finden sich im Theehandel auch Seiten, die für den Transport durch den Canal sprechen. Zunächst, daß für ihn die Conjuncturen sowohl in England wie in China von großer Bedeutung sind und daß demzufolge ein schneller Transport oft von unberechnenbarem Werthe ist. So haben z. B. nach dem „Rückblick auf das Jahr 1868" im Laufe desselben in Bremen die Preise für Congo sowohl wie für Pecco um etwa $^1/_3$ Thaler per Pfund geschwankt.

Ferner ist bekanntlich der Thee eine sehr empfindliche Waare und noch immer, und wohl nicht mit Unrecht, hegen Viele die Meinung, daß der russische Thee vor dem englischen den Vorzug verdiene, nicht weil er aus besseren Theegegenden Chinas komme, sondern weil er über Land statt über See transportirt sei. Nicht nur die Qualität, die freilich schwer in Rechnung zu setzen sein würde, sondern auch das Gewicht erleidet auf der langen Reise nach England einen Verlust und v. Scherzer berechnet dafür bis London regelmäßig 3 pCt. Es ist doch mit großer Wahrscheinlichkeit zu vermuthen, daß diese Nachtheile zur Dauer der Reise in Proportion

Digitized by Google

stehen, und unter dieser Voraussetzung reducirt sich der Gewichtsverlust beim Suezcanaltransport auf kaum die Hälfte. Werden diese so gewonnenen $1^1/_2$ pCt. des Verkaufswerths oder etwa 2 pCt. des Einkaufswerths mit in Anschlag gebracht, so geht der Grenzwerth für den Canaltransport auf 21 Thlr. pr. $^1/_{20}$ Ton, so daß dann, auch abgesehen von Conjuncturen, der Thee entschieden zu den canalfähigen Artikeln gehörte.

Wenn man dagegen die Befürchtung aufstellt, daß der Thee von dem Oelgeruch der Maschine des Dampfschiffs leiden könnte, so dürfte doch einerseits kein Zweifel darüber herrschen, daß sich dies werde vermeiden lassen, und anderseits kann man schon jetzt prüfen, ob dem so ist, da nach Frankreich der größte Theil des Thees bereits pr. Dampfer über Marseille eingeführt wird. Auch hier wird der Wegfall des Eisenbahntransports über den Isthmus künftig eine Preisermäßigung von 8 ₰ per Ctr. bewirken. (s. S. 39, Anm.)

Diese beiden Producte, die Seide und der Thee, sind Specialartikel der beiden Länder China und Japan, der entferntesten Punkte des Handelsgebiets, zu dem der Suezcanal uns den kürzesten Zugang eröffnen soll. Die ostindischen Thees, die durch Robert Fortune in den nordwestlichen Provinzen Indiens am Fuße des Himalaja und namentlich im Pendschab angepflanzt sind, sind bisher noch nicht eigentlich auf den europäischen Markt gelangt. Vermuthlich werden sie von Calcutta aus nicht mit den chinesischen concurriren können, vielleicht aber, wenn erst die nöthigen Verbindungen hergestellt sind, von Bombay oder Currachee aus, Orte, die für den Suezcanalhandel sehr viel begünstigter liegen als Calcutta.

Baumwolle.

Kein Artikel fällt für den Schiffsverkehr so schwer ins Gewicht wie die Baumwolle, und es erfordert daher die genaueste Untersuchung, in wie weit der Suezcanal Aussicht hat, den Transport derselben an sich zu ziehen, und ebenso Deutschland, sich derselben vom Mittelmeer her mit Vortheil zu bemächtigen. Kein Rohstoff ist gegenwärtig so geeignet, Industrie und Handel gewinnbringend emporzuheben, wie die Baumwolle.

Dir Hauptbezugsquellen für diesen Rohstoff sind: Nord-Amerika, Ost-Indien und Aegypten, und die folgende Zusammenstellung der Zufuhren, welche England in den Jahren 1860—1868 erhielt, wird die Entwickelung sowohl wie den heutigen Bestand der Baumwollencultur in diesen drei Ländern darlegen. Dieselben betrugen (Preuß. Hand. Arch. 1869 Bd. II S. 228) in Centnern:

Digitized by Google

	aus N.-Amerika	Ostindien	Aegypten	andern Ländern	Total
1860	10,000,000	1,000,000	300,000	1,119,096	12,419,096
1862	120,752	3,505,844	526,600	525,787	4,678,383
1863	57,090	3,843,642	835,289	1,243,401	5,979,422
1864	126,322	4,484,301	1,120,479	2,244,833	7,975,935
1865	1,212,790	3,958,724	1,578,912	1,981,523	8,731,949
1866	4,643,370	5,457,307	1,055,900	1,139,226	12,295,803
1867	4,715,733	4,449,259	1,127,541	980,118	11,272,651
1868	5,128,971	4,408,095	1,153,419	1,167,408	11,857,893 *)

Während vor dem amerikanischen Kriege der Süden der Vereinigten Staaten allein die englischen Spinnereien versorgte, ist heutzutage die Cultur der Baumwolle eine fast allgemeine geworden und hat sich namentlich in Ostindien und Aegypten derartig eingebürgert, daß von einer Verdrängung aus diesen Ländern wohl niemals mehr die Rede sein kann, um so weniger, als bereits Amerika anfängt, das eigene Product dem Markte zu entziehen, um es selbst zu verarbeiten.

An Qualität stehen wegen der größeren Länge und Elasticität des Fadens die amerikanische und ägyptische Wolle der ostindischen voran, welche sich früher nur für gröbere Gewebe zu eignen schien, jetzt aber durch vervollkommnete Maschinen ebenso sicher zu Garnen und Geweben verarbeitet werden kann wie die amerikanische.

Den sichersten Maßstab für den industriellen Werth der verschiedenen Sorten geben wohl die Preislisten von Liverpool, nach welcher etwa die ostindische Baumwolle mit 9 — 10 d (Pence), die amerikanische und ägyptische mit 12 d das englische Pfund (112 Pfd. engl. = 1 Zollctr.) im Durchschnitt bezahlt wird. In den Häfen Ostindiens wird man als Durchschnittssatz etwa 7—8 d per 1 Pfd. Baumwolle annehmen müssen, wonach sich 1 Ctr. = 22 — 25 ℳ stellt. Mit diesem scheinbar hohen Werthe ist aber in diesem Fall die Canalfähigkeit noch nicht bewiesen, da die Baumwolle zu den „sperrigen Artikeln" gehört, bei welchen der Raum einer Meßtonne von 50 Cubicfuß nicht 20 Ctr. faßt. Um die Transportkosten zu vermindern, preßt man daher die Baumwolle so dicht wie möglich zusammen, während man sie in die Ballen schnürt; aber dies gelingt nur so weit, daß von amerikanischer und ägyptischer Baumwolle eine Meßtonne etwa $7{,}_{70}$ Ctr., von ostindischer dagegen, da diese der Zusammendrückung weniger Widerstand entgegensetzt, etwa $13{,}_{50}$ Ctr. enthält.

*) Die Gesammteinfuhr von Baumwolle nach dem Zollverein betrug:
1866: 1,576,091 Ctr.
1867: 1,905,200 „
diejenige nach Oesterreich 1867: 806,055 „

Digitized by Google

Ohne diesen Vorzug der größeren Dichtigkeit würde die ostindische Baumwolle nicht nach England, sondern nur nach den Mittelmeerhäfen canalfähig sein. So aber beträgt der Werth einer Meßtonne indischer Baumwolle = 297 — 337 ₰, also $^1/_{20}$ Ton 15—17 ₰, und suchen wir für diesen Werth in den obigen Tabellen die nähere Bestimmung auf, so zeigt sich, daß die Baumwolle von Bombay und Point de Galle aus nach Southampton sowohl als nach Hamburg und Bremen canalfähig ist; daß sie dagegen nach Venedig und Triest auch von Calcutta und Singapore her mit Vortheil durch den Canal bezogen werden kann.

Das soeben erlangte Resultat findet seine unzweifelhafte Bestätigung darin, daß, nach einer Uebersicht des Handels von Triest (Preuß. Hand.-Archiv 1869, Nr. 36), dorthin sogar schon in den beiden letzten Jahren beträchtliche Quantitäten indischer Baumwolle über Suez gekommen sind, nämlich 14,000 Bll. im Jahre 1868 und 8000 Bll. in den ersten 4 Monaten 1869. Jedenfalls geschah dies vermittelst desjenigen Transits, der seit 1867 auf dem Süßwassercanal stattfand (s. S. 13) und der von Suez bis Port-Saïd mit 25 Frcs. per Ton berechnet wurde, während dagegen der Eisenbahntransport die Kosten etwa um 5 Frcs. per Ctr. erhöht haben würde (s. S. 39). Da übrigens die Gesammtkosten des Captransports von Calcutta bis Liverpool nur auf $^1/_2$ d per Pfd. oder doch ungefähr so hoch veranschlagt wurden (Marktbericht aus Calcutta vom 8. December 1868), so sieht man aus der Vergleichung der Preise in England und in Indien, daß noch immer ein beträchtlicher Handelsgewinn mit berechnet wird und daß also mit der Grenze der Canalfähigkeit noch keineswegs immer die Grenze der Einträglichkeit eines Geschäfts erreicht ist.

Wahrscheinlich also wird künftig ein großer Theil der indischen Baumwolle seinen Weg nach Europa durch den Canal von Suez nehmen, und namentlich muß dies von Bombay aus erwartet werden.

Bombay ist von allen indischen, ja von allen großen asiatischen Häfen der für den Handel auf directem Wege am günstigsten gelegene und zugleich derjenige, von welchem aus schon seither die größten Quantitäten Baumwolle nach Europa versandt wurden. Die Ausfuhr dieses Artikels hatte im Jahre 1867 einen Werth (Pr. H.-A. 1869, I. p. 130):

aus Bombay von 400 Mill. Frcs.,
„ Madras „ 100 „ „
„ Calcutta „ 70 „ „

Jedem Franc entsprechen etwa $1^1/_3$ Pfd., jeden 1000 Frcs. etwa 1 Ton Baumwolle. Mithin würde Bombay durch diesen Export allein dem Suezcanal einen Transit von 400,000 Tonnen oder eine Einnahme von 4 Mill. Frcs. bringen können.

Digitized by Google

In noch günstigerer Weise liegt die ägyptische Baumwolle auf dem Wege der durch den Suezcanal gehenden Schiffe. Die ägyptische Baumwolle gedeiht reichlich und ist von vorzüglicher Qualität. Die besten Sorten stehen nur der der Sea-Islands in Süd-Carolina nach und im Allgemeinen hält sich ihr Preis etwa auf gleicher Höhe mit dem der amerikanischen Sorten. Besonders sichert die Regenlosigkeit des Clima's das glückliche Einbringen der Ernten. Man hat deren jährlich 3 (Guillemin a. a. O. pag. 111), Ende August die erste, Anfang October die Haupternte, und die dritte gegen Ende des November. Vielleicht nirgends in der Welt werden auf gleichem Flächenraum so große Massen gewonnen wie hier; denn man giebt 700 bis sogar 1000 Pfund per Hectar (= 4 Morg.) an, während in Ostindien auf dieselbe Fläche nur etwa 160 Pfund zu rechnen sind. Unzweifelhaft ist die Baumwolle für Aegypten das productivste Culturgewächs.

Wenn Deutschland sich mit Energie des directen indischen Handels bemächtigt, so wird es in seinem südlichen Theile diese beiden Sorten Baumwolle billiger haben als England; und daher mit diesem in weit höherem Maße concurriren können als bisher, wo es die ostindische Baumwolle meistens über England bezog. Gerade in Bezug auf diesen Artikel heißt es im Bremer Rückblick auf das Jahr 1868: „die indirecten Bezüge erschweren das Geschäft für unsern Platz sehr, es würde ein bedeutend größeres direct angebrachtes Quantum mit Leichtigkeit einen guten Absatz gefunden haben; doch trafen von Ostindien nur drei directe Ladungen ein". So hören wir hier zum dritten Male den Mahnungsruf, den ich schon zweimal aus C. v. Scherzers Schriften citirt habe, (s. S. 50 und 55) den Ruf nach „directem" Handel. Und sicherlich ist Deutschlands Industrie befähigt, einem directen Handel, sobald er nur versucht wird, als gesunde und entwickelungsfähige Grundlage zu dienen.

Bei den übrigen Waaren, versuchen wir, aus den Preisen zu berechnen, von welchen Plätzen aus sich ihr Import pr. Canal empfiehlt und von welchen der ums Cap der guten Hoffnung. Die Preise dieser Waaren sind größtentheils berechnet nach einem ausführlichen Bericht über den englischen Handel des Jahres 1867, enthalten im Preuß. Handelsarchiv 1868, II. Nr. 40, S. 400 und in anderen Nummern. Dort ist das Gewicht der eingeführten Artikel nebst ihrem Werthe angeführt und daher die Berechnung eines Durchschnittswerths leicht. Freilich ist dies der Werth, den die Artikel in England, nicht am Bezugsorte haben und deßhalb berechnen sich die Grenzen der Canalfähigkeit etwas zu groß.

Um zugleich eine ungefähre Anschauung von der quantitativen Bedeutung der verschiedenen Artikel zu geben, führe ich die Zahlen über den englischen Import mit an, wenn dieser auch keineswegs von Asien allein herkommt.

Digitized by Google

Artikel.	Gewicht in Ctr.	Werth in £.	à Ctr. in ₰.	Canalfähig v. d. Nordsee.	Canalfähig vom Mittelm.	Gewicht auf 1 Ton oder 50 Cbcf. i. Ctr.
Kaffee, britischer . . .	1,037,924	3,500,000	22,5	bis Point de Galle	ganz	20
„ vom Ausland . .	339,373	850,000	16,7	bis Bombay	bis Singapore	20
Wolle, rohe	2,337,032	16,178,034	46	—	—	7
„ Fabrikate . . .	(?)	2,300,000				?
Pfeffer	139,139	205,370	9,8	nicht	bis Zanzibar	20
Rum (1 Gal. = 7 ℔ gesetzt)	478,185	692,366	7,5	—	bis Point de Galle	20
Reis (geschält)	2,773,656	2,028,817	4,8	—	bis Bombay	20
Guttapercha	15,000	94,000	41,8	ganz	ganz	20
Farb- und Gerbstoffe . .	1,000,000	4,600,000	30,7	bis Sunda	—	?
Kautschouk	79,756	700,000	58,5	ganz	—	20
Palm-Cocos-Oel . . .	1,000,000	1,876,000	12,5	nicht	bis Calcutta	20
Jute	1,582,161	1,414,000	6,0	—	bis Bombay	20
Häute	975,168	3,104,246	21,7	(?)	(?)	?
Zähne	10,343	360,520	232	ganz	ganz	20
Zinn	108,595	481,344	29,6	—	—	20
Salpeter	—	—	5	nicht	bis Bombay	20
Zucker	—	—	5	—	—	20
Schellack	— (per Kiste)	—	18	—	bis Sundastraße	20
Galläpfel	—	—	9	—	bis Zanzibar	?
Kupfer	—	—	30	ganz	ganz	20
Campher	— (verdampft)	—	25	—	—	20
Rhabarber	—	—	60	—	—	20

Digitized by Google

Man wird also von England aus ohne Conjuncturen per Suezcanal beziehen können: Seide, Thee, Guttapercha, Kautschuk, Campher, Rhabarber, Zähne, Zinn, Kupfer, die meisten Farb- und Gerbstoffe u. a. m.; von der Westküste Indiens her: Kaffee und Schellack u. a. m., besonders auch Baumwolle. Dem Mittelmeer bringt diese Artikel der Suezcanal mit Vortheil von allen Küstenpunkten des Indischen Oceans, die Baumwolle noch von Calcutta, von den näheren außerdem noch: Pfeffer Rum, Reis, Palm- und Cocosöl, Zucker, Galläpfel und Jute.

Welches ist nun der Umfang des Handels, der sich voraussichtlich auf dem Suezcanal bewegen wird? Der Werth der Ausfuhr britischer und irländischer Erzeugnisse (und diese werden ja hauptsächlich den europäischen Export bilden) beträgt

nach dem britischen Ostindien	21,844,619	£
„ China	5,000,000	„
„ Japan	1,500,000	„
im Ganzen etwa	28,000,000	£

Nehmen wir an, da die Angaben über das Gewicht oder den eingenommenen Raum mir fehlen, daß 1 Ctr. dieser Waaren durchschnittlich den Werth von 14 £ habe, so ist das Gewicht des englischen Exports durch den Canal = 2,000,000 Ctr. oder, da von diesen Waaren wohl nur 10 Ctr. auf 50 Cubicfuß gerechnet werden dürfen, = 200,000 Tonnen, wovon $^3/_4$ nach Ostindien und $^1/_4$ nach China und Japan kommen. Die noch dazu tretenden Posten aus Frankreich und Deutschland mögen in diesen Artikeln zusammen vielleicht nur den fünften Theil davon ausmachen, das Quantum also auf 240,000 T. erhöhen.

Aus Asien würden den Canal passiren können nach England:

Artikel	Ort	Ctr.	Tons	Werth ℳ
Seide, roh	China ꝛc.	60,000	9,000	52,000,000
Wolle, roh	Bombay	330,000	50,000	4,000,000
Baumwolle, roh	Bombay	5,000,000	400,000	106,000,000
Thee	China	1,280,000	128,000	56,000,000
Caffee	Bombay, Ceylon, Madras	700,000	35,000	15,000,000
Gutta Percha	Singapore	15,000	750	600,000
Farb- u. Gerbstoffe	versch.	500,000 (?)	25,000	15,000,000
Zinn	Sundastr.	108,000	5,400	3,000,000
		7,993,000	653,150	251,600,000

Setzen wir den Transit nach den übrigen atlantischen und Mittelmeerhäfen im Ganzen gleich einem Drittel der aufgeführten Massen und

Digitized by Google

Werthe (abzüglich der schon im Ganzen berechneten Baumwolle), so passiren zum Continent:

	1,000,000 Ctr.	84,400 Tons	48,500,000 ₰
in runden Summen	9,000,000 Ctr.	740,000 Tons	300,000,000 ₰

Wir finden also auf Seiten der asiatischen Waaren einen sehr bedeutenden Ueberschuß von canalfähigen Artikeln, nämlich um ca. 500,000 Tons, ein Resultat von großer Wichtigkeit, besonders wenn wir uns zugleich erinnern, daß in der Segelschifffahrt durch die Steinkohlenzufuhr der Export aus Europa eine bedeutende Vermehrung gegen früher erhielt. Die natürliche Folge dieses Verhältnisses wird sein, daß in der Fahrt durch den Suezcanal die Frachten westwärts höher sein werden als ostwärts, in der Fahrt um das Cap der guten Hoffnung umgekehrt. Dadurch werden die Segelschiffe in den Stand gesetzt werden, für die asiatischen Waaren den Dampfschiffen eine stärkere Concurrenz zu machen, die Dampfschiffe dagegen von Europa aus die Beförderung von Gütern zu übernehmen, die eigentlich nicht mehr zu den canalfähigen gehören (z. B. von Schiffs- und Eisenbahn-Bedarf).

Nehmen wir also an, daß dann die Hälfte des berechneten Ueberschusses, d. h. 250,000 Tons um das Cap der guten Hoffnung gehe, und daß der dann noch bleibende Ueberschuß nur zur Hälfte durch Steigerung des Exports (125,000 Tons) ausgeglichen werde, so stellt sich der Canalverkehr in der Richtung

von Europa nach Asien auf 365,000 Tons
von Asien nach Europa auf 490,000 Tons
zusammen 855,000 Tons,

welche eine Abgabe an Canalgeld von jährlich 8,500,000 Frs. zu leisten hätten.

An eine derartige Berechnung knüpft sich unabweislich die Frage: wie hoch werden sich die Gesammteinnahmen des Canals belaufen? welche Zinsen oder Dividenden wird er seinen Actionären bringen? Dazu gehörte aber noch besonders eine Abschätzung des Passagierverkehrs, für den ich keine Zahlen beibringen kann, sowie desjenigen Güterverkehrs, der mehr von localer Natur ist, endlich der Steinkohlenzufuhr nach Ismailiah und Suez. Da die Passage über den Isthmus auf dem Canal ebenso schnell (16 Stunden) und jedenfalls viel bequemer, zuverlässiger und billiger ist als die per Eisenbahn, so läßt sich erwarten, daß die große Mehrzahl der sehr zahlreichen Passagiere zwischen Europa und Indien den Canalweg der Eisenbahn vorziehen werden. Vermuthlich werden die hieraus und aus den oben erwähnten Nebenabgaben erwachsenden Einnahmen genügen, um die Reparaturen und Verwaltungskosten zu bestreiten, welche Lesseps auf 1,400,000 Frcs. per Jahr taxirt. Die Zinsen der Prioritäts-

Digitized by Google

Anleihe von 100 Mill. würden fernere 5 Mill. Frcs. absorbiren und der Rest würde das Anlage-Capital zunächst mit beinahe 2 pCt. verzinsen.

Jedermann wird aber einsehen, daß die Zuverlässigkeit solcher Berechnungen eine sehr geringe ist. Der Verkehr ist nirgends eine constante Größe, überall ist er in fortschreitender oder rückschreitender Entwickelung begriffen. Und gerade der Suezcanal ist wesentlich darauf berechnet, durch die bedeutende Annäherung der beiden Erdtheile nicht nur den bisherigen Verkehr zwischen ihnen an sich zu ziehen, sondern denselben von Jahr zu Jahr immer lebendiger zu machen, ihn von Jahrzehnt zu Jahrzehnt zu multipliciren. Je höher ferner der Werth der Zeit steigt, je mehr sich die Speculation des directen Weges bemächtigt, die Dampfschiffstechnik vorschreitet, der Verbrauch der Austauschartikel wächst, die Production der begünstigten Länder sich steigert, die auf dem Isthmus stattfindende Handelsbewegung ihn selbst zu einem mächtig anziehenden Handelsmittelpunkt macht, desto mehr findet in Folge alles dessen ein stetiges Wachsen des Verkehrs auf der neuen Wasserstraße statt.

In keiner Weise läßt sich mit einiger Sicherheit angeben, welche Bedeutung die Küsten des Rothen Meers in Zukunft für den europäischen Handel gewinnen werden. Früher durch ungünstige Winde und gefahrbringende Corallenklippen allen Seefahrern so gut wie verschlossen, ist auch ihre Productivität bisher auf einer sehr niedrigen Stufe geblieben, obwohl dieselbe vermöge der climatischen Verhältnisse mannichfaltig und eigenthümlich ist. Diese Länder sind plötzlich so mitten in eine große Verkehrsstraße des Welthandels gekommen, daß in ihrer ganzen Entwickelung ein Umschlag stattfinden muß. Die Bevölkerung ist zwar an beiden Ufern eine spärliche, aber im Ganzen arbeitsame und verständige. Auf der einen Seite verbindet der Nil das Küstengebiet mit dem äquatorialen Innern von Afrika, welches der unternehmende Baker zu dem „ersten Baumwollenland der Erde“ zu machen gedenkt, auf der andern Seite ist Arabien, wenigstens was die Qualität des Produkts anlangt, das erste Kaffeeland der Erde. Außerdem liefern diese Küsten (Szavady a. a. O.; auch Mittheilungen der k. k. geogr. Ges. z. Wien 1869 H. VI. S. 333 „das Rothe Meer in seiner Bedeutung für den Handel“) Gummi, Weihrauch, Tabak, Aloe, Datteln, Moschus, Straußenfedern, Elfenbein, Wachs, Häute, Pferde, Perlen, Schildpatt, Edelsteine, Schwefel, Salz und Petroleum.*) Auch die Einfuhr dorthin kann sich schnell und mannichfach

*) Nach G. Schweinfurth (a. a. O.) soll das ägyptische Petroleum dem amerikanischen an Qualität voranstehen und bei Gimsah reichlich vorhanden sein, aller Wahrscheinlichkeit nach auch noch an anderen Punkten dieser und vielleicht auch der gegenüberliegenden arabischen Küste; wenigstens hebt Schweinfuth die Aehnlichkeit der Schichtenformation zwischen Gimsah und einigen anderen Punkten weiter südlich an derselben Küste (Insel Makauer, Cap Rauai) hervor.

Digitized by Google

entwickeln, da dem Handelsverkehr und dem Zugang zum Innern hier weit weniger die Natur, als der religiöse Fanatismus der Bewohner entgegensteht, auf dessen Abnahme mit der Zeit und bei näherer Bekanntschaft mit den Europäern doch wohl zu rechnen ist. Besonders dafür empfohlen werden in den oben citirten Schriften: Baumwollenwaaren, bedruckte Kattune, Tücher, Tarbusche (größtentheils aus Triest), Schuhwerk (rothes), Werkzeuge, Messer, Feilen, Glocken, Stahl- und Eisendraht, Säbelklingen, Pistolen, Flinten, Glaswaaren und Krystalle, Glasperlen von Venedig, Porzellan, Tassen, Geschirre, Feuerzeuge, Nürnberger Fabrikate, Spiegel, Holzwaaren, Horndosen, Türkenbecher, Nürnberger und Zerbster Goldfaden, Seife, Kerzen, Getreide (aus Aegypten), Mehl, Reis und Gewürz (aus Indien).

Es ist zu hoffen, daß unter dem Einfluß des Suezcanalverkehrs dieser Handel lebhaft emporblüht, ja daß eine vermehrte Production von Handelsartikeln wesentlich günstig auf die Cultur und Zugänglichkeit dieser Küstengebiete einwirke.

Den Gesammtwerth des Suezcanalhandels werden wir auf etwa 500 Millionen Thaler pr. Jahr anschlagen müssen; und indem dieser auf einen Weg gelenkt wird, der das deutsche Gebiet an zwei entgegengesetzten Küsten berührt und zum Theil sogar durch dasselbe hindurchgeht, wird Deutschlands Lage zum asiatischen Handel eine sehr begünstigte; und dieser Umstand kann bei zweckmäßiger Benutzung auf die Entwickelung des Wohlstandes in Deutschland den größten und vortheilhaftesten Einfluß ausüben.

Digitized by Google

VI. Die Handelswege innerhalb Europas.

Wird der Continent von Europa künftig die Waaren Indiens von Norden oder von Süden her erhalten? Dies ist eine Frage, die sich unmittelbar an die Suezcanalfrage anknüpft. Bisher hat die ungeheure Macht des englischen Handels und Capitals die indischen Waaren unwiderstehlich angezogen und sie gezwungen, fast ausschließlich von der Nordwestseite her den europäischen Continent zu betreten. Frankreich, Holland und die norddeutschen Seestädte unterstützten diese Bewegung des Handels zu eignem großen Vortheil, während in den Häfen des Mittelmeeres nur ein mehr localer Verkehr sich entwickeln konnte, der im Vergleich zu dem Glanz und dem Reichthum dieser Städte im Alterthum und Mittelalter nur als ein schwaches Ueberbleibsel, als eine dem gänzlichen Verfall entgegengehende Ruine erschien.

Der Glanz der südeuropäischen Handelsstädte liegt eben in einer Zeit, wo das Mittelmeer den Weg für die wichtigsten Handelsartikel bildete, wo der Ocean noch unbetreten oder wenigstens unüberwunden dalag und den europäischen Continent von der Nord- und Westseite her wie eine Wüste umgab. Mit der Entwickelung der Schifffahrt, mit der Eröffnung des Atlantischen Oceans bereitete sich vor, mit der Entdeckung des neuen Continents und des Seewegs nach Ostindien entschied sich der Verfall des Mittelmeerhandels. An seine Stelle trat der Welthandel, den zuerst Spanien und Portugal, dann Holland und England mit Erfolg an sich rissen und der bisher zu den Küsten des Mittelmeers (mit Ausnahme von Marseille) noch keinen Zutritt gefunden hat.

Hielten sich auch Venedig und Genua noch mehrere Jahrhunderte hindurch in Reichthum, Glanz und Macht, so war doch ihr Leben nur das langsame Dahinschwinden eines ehemals kräftigen Organismus, dem die Basis seiner Kraft, und dies war der indische Handel, immer mehr und mehr entwich. Und in gleichem Schritt wuchs und sank der deutsche Zwischenhandel, denn damals war Deutschland der natürlichste und kürzeste Weg für die südländischen Waaren zu den Ländern des Nordens.

Der Handel, der Reichthum und die Macht der italienischen und mitteldeutschen Städte wurden später, als sich die Wege des Verkehrs

Digitized by Google

änderten, das Erbtheil Hollands und Englands. Beide Länder, namentlich England, stehen jetzt nach Jahrhunderten im Besitz ungeheurer Reichthümer, hoher Betriebsamkeit, trefflicher Häfen und zahlreicher Colonien. Aber besonders haben sie vor Deutschland den Vortheil der geographischen Lage voraus, so lange der Welthandel seinen Zugang zu Europa nur vom Westen her findet. Eben so lange mußte daher Deutschland vergebens sich abmühen, den Kampf mit ihnen auf commerciellem Gebiete zu bestehen.

Sollte darin nicht aber ein wesentlicher Umschlag bevorstehen, sobald zur Eröffnung des Atlantischen Oceans auch die des Indischen kommt? Stehen wir in Ansehung des Handels mit Indien und China nicht von Neuem so, wie einst im Mittelalter? Ist jetzt nicht der Weg durch Deutschland der natürlichste und kürzeste für die südländischen Waaren zum europäischen Norden? Sind nicht die deutschen Eisenbahnen im Stande, die Waaren, welche das Mittelländische Meer bringt, mit größter Geschwindigkeit weiter zu führen und sie an ihren Bestimmungsort zu bringen, wohl 10 Tage früher, als wenn sie erst zu Dampfschiff den Weg durch die Straße von Gibraltar nach der Nordsee machen sollten?

Dieser Einfluß des Suezcanals ist ja auch ein längst vorhergesehener. Er ist es, der die Parteistellung der europäischen Nationen zu demselben, den Haß Englands und die Protection Frankreichs veranlaßt hat. Er ist es, der die Verhältnisse der Concurrenz zwischen den verschiedenen Ländern Europas wesentlich zu verändern verspricht und der daher die nächste Zeit der Entwickelung besonders geeignet macht, dem deutschen Handel eine größere Selbständigkeit und Entfaltung zu erringen. Freilich hätte dieser Moment längst kräftiger vorbereitet werden können; doch fußend auf der gegenwärtigen Lage der Dinge wird es noch immer möglich und um so mehr erforderlich sein, alle Hindernisse, die sich noch heute der neuen Handelsbewegung entgegenstellen, energisch zu bekämpfen und aus dem Wege zu räumen.

In den Handelsverhältnissen Europas scheint sich durch den Suezcanal eine Art Gleichgewicht herstellen zu sollen. Die nordwestlichen Küsten des Erdtheils bleiben immer die begünstigten für den occidentalen oder amerikanischen Handel, die südlichen werden es für den orientalen oder asiatischen und die centralen Länder haben die Vermittelung zwischen beiden zu übernehmen.

Freilich ist diese Vermittelung dadurch beschränkt, daß der Transport per Eisenbahn sehr viel theurer ist als der zur See, wenn auch per Dampfschiff. Von Hamburg nach München z. B. beträgt die Entfernung über Hannover, Kassel, Eisenach, Lichtenfels, Augsburg 123 Meilen, die Fracht per Centner

Digitized by Google

	Eilfracht	Normalfr.	Ermäß. Fr.
in Silbergroschen	85,0	33,5	20,6
in Pfennigen . .	1020	402	247
per Meile	8,3	3,3	2,0
per Ton u. Seeml.	41,5	16,5	10,0

Nur für den Transport von Steinkohlen ist der Tarif noch auf die Hälfte, d. h. auf 1 Pf. per 1 Centner und Meile oder auf 5 Pf. per Ton und Seemeile, außerdem 2 Thlr. Expeditionsgebühr per 100 Ctr. reducirt. In den obigen Berechnungen aber fanden wir die Transportkosten zur See nach Hamburg um 20 Fr. oder ca. 2000 Pf. per Ton größer als nach Triest, und dies ergiebt, da die Wegdifferenz etwa 2220 Seemeilen beträgt, per 1 Ton und Seemeile nur 0,9 Pf. Hiernach ist also die Eisenbahnfracht selbst für Steinkohlen in Norddeutschland noch immer fünfmal so theuer, als die Dampfschifffahrt — wenigstens sein könnte.

Die meisten Artikel aber, die durch den Suezcanal zu beziehen sind, gehören den höheren Frachtclassen, der Eilfracht und der Normalfracht an, und nur wenige (z. B. Seide) werden daher den Küsten der Nord- und Ostsee und dem Norden Europas wirklich vortheilhafter vom Mittelmeer aus über Land als um Spanien herum zugeführt werden können.

Die Grenzen der beiden Handelsbezirke, des mittelländischen und des atlantischen, für die Waaren des Suezcanalhandels liegen daher innerhalb des Continents, und sie werden sich mit ziemlicher Sicherheit bestimmen lassen, wenn in den Tarifbestimmungen der continentalen Eisenbahnen das Princip der Proportionalität zwischen Weg und Fracht wenigstens ungefähr innegehalten wäre. Wie colossal aber die Abweichungen von diesem Princip sind, das beweist am deutlichsten die Thatsache, daß z. B. von Hamburg aus die Fracht für volle Wagenladungen Kaffee beträgt: nach Bodenbach an der böhmischen Grenze, also auf 73,5 Meilen: 23 Sgr. per Centner; nach Wien auf 147 Meilen, d. h. noch um ebensoviel weiter, nur 22 Sgr. per Centner (v. Kalchberg, der Suezcanal und die Zukunft des directen Oesterr.-Ostindischen Handels. Wien 1870. S. 25), also noch um 1 Sgr. weniger. In ähnlicher Weise betragen in Silbergroschen die

	Eilfrachten von		Normalfrachten von		ermäß. Frachten von	
nach	Hamburg	Bremerhaven	Hamburg	Bremerh.	Hamburg	Bremerh.
Bamberg . .	64,5	66,6	29,1	29,5	15,7	15,7
Erlangen . .	64,5	66,5	28,9	29,3	16,4	16,4
Nürnberg . .	66,5	68,5	29,9	30,3	16,9	16,9
Gunzenhausen	71,7	73,6	32,6	33,0	18,4	18,3
Nördlingen .	75,2	77,1	34,4	34,8	19,3	19,2
Augsburg . .	72,3	81,2	33,1	31,3	18,6	19,4
München . .	85,0	86,5	33,5	33,7	20,6	20,5
Rosenheim .	91,2	93,0	37,3	37,5	22,5	22,4

Digitized by Google

(Röhrig, die Frachttarife der deutschen Eisenbahnen. Berlin 1869. S. 315 und 316), während dieselben in umgekehrter Richtung von Venedig aus betragen (Reglementarische Bestimmungen und Tarife für den directen Güterverkehr ꝛc. via Brenner-Kufstein, gültig vom 15. August 1869 an, München):

nach	Eilfracht.	Normalfr.	Minimalfr.	also Normalfracht von Hamburg bis Venedig mit Umladen in:
Bamberg . .	80,8	40,6	14,4	69,7
Nürnberg . .	75,6	37,2	13,5	67,1
Gunzenhausen	70,4	33,8	12,6	66,4
Nördlingen .	68,8	31,4	12,1	65,8
Augsburg . .	60,8	27,4	11,0	60,5
München. . .	57,2	23,7	10,2	57,2
Rosenheim . .	54,8	22,0	10,1	57,3

Aus dem Vorstehenden wird Jedermann den Eindruck gewinnen, daß zur Aufstellung bestimmter Frachtsätze pr. Meile und Centner, die für weitergehende Berechnungen als allgemein gültige Normen dienen könnten, die bestehenden Frachttarife der Eisenbahnen noch keinen Anhalt bieten. Nur die Rücksichten der Concurrenz und des Bedürfnisses sind maßgebend gewesen zu der Bestimmung, wie weit man die Grenze der möglichsten Billigkeit überschreiten dürfe.

Am klarsten scheinen die von Wien ausstrahlenden Bahnen dies Princip erfaßt zu haben. Im eigenen Lande, wo von Concurrenz nicht die Rede sein kann, etwa doppelt so theuer wie die Eisenbahnen des Norddeutschen Bundes, sind sie dagegen, wo es sich um den Transit handelt, von einer außerordentlichen Liberalität, so daß sie oft den baierischen, selbst wenn diese geraderen Wegen folgen, den Rang ablaufen. Zu der niedrigen Tarifirung im Allgemeinen gesellen sich als sehr wirksame Concurrenzmittel bei den verschiedenen Eisenbahnen noch die Specialtarife für gewisse massenhafte Artikel sowie eine Unzahl von Abkommen über die Frage, in welche der aufgestellten Frachtclassen diese oder jene bestimmte Waare zu rechnen sei, so daß dadurch ein Netzwerk von Concurrenzen ausgespannt wird, das zu durchhauen vielleicht eher möglich werden dürfte, als es zu entwirren. In der That, wer es versuchen will, Ordnung und System in dieses Chaos zu bringen, wird bald mit mir und mit allen Denen, bei welchen ich mir Hülfe gesucht habe, das Bedürfniß einer Reform dieser Verhältnisse anerkennen. Ist doch die Vorausberechnung der Fracht nach entfernteren Punkten factisch nicht mehr mit Sicherheit durchzuführen, so daß (nach Privat-Mittheilungen) frankirte Sendungen auf den Eisenbahnen meist nur mit dem Vorbehalt einer Nachforderung angenommen werden.

Vielleicht wird gerade der Suezcanalhandel hier den Alexanderhieb führen müssen. Denn da für seine Artikel die Handelswege im südlicheren

Digitized by Google

Theile Deutschlands die entgegengesetzte Richtung annehmen werden, als bisher, so muß, um in dem obigen Bilde zu bleiben, von nun an das Netz auch nach der entgegengesetzten Seite hin sich öffnen. Dieselben niedrigen Frachten, die man bisher nach den Nordseehäfen bewilligt, werden künftig auch nach den Häfen des Mittelmeeres Anwendung finden müssen, wenn man nicht der zwingenden Gewalt des Bedürfnisses Widerstand leisten will.

Nichts verspricht nach dieser Richtung hin größere Vortheile, als die gegenseitige Concurrenz der 4 Mittelmeerhäfen und ihrer zuführenden Eisenbahnen um die Vermittelung des deutsch-asiatischen Handels, und es wird die Aufgabe des deutschen Handelsstandes wie der deutschen Handelspolitik sein, daraus nach Möglichkeit Nutzen zu ziehen.

Für die fernere Entwickelung dieser Concurrenzen verlieren ja, wie leicht zu durchschauen, die bisherigen künstlichen Gestaltungen der Eisenbahntarife ihre Bedeutung. Das Bestreben, einen möglichst großen Theil des continentalen Handelsverkehrs an sich zu reißen, wird die einzelnen Bahnen dazu nöthigen, mehr und mehr die Frachtpreise derjenigen Minimalgrenze zu nähern, bei welcher endlich die Spedition aufhören würde, vortheilhaft zu sein. Für diese Grenze und damit für die Möglichkeit einer fortgesetzten Concurrenz sind aber hauptsächlich bestimmend nur die Länge des zurückzulegenden Weges, die etwaigen technischen Schwierigkeiten des Betriebs und endlich einige commercielle Rücksichten, unter denen die Frage nach der Rückfracht und nächstdem der Preis des Brennmaterials die wichtigsten sind.

Um schließlich nur die Länge des Wegs als Criterium der Concurrenz übrig zu behalten, wollen wir nach dem Vorgang der Gotthardtbahn-Commission (Die Gotthardtbahn in commercieller Beziehung. Zürich 1864. S. 61) für die Alpenbahnen die besonderen Betriebsschwierigkeiten, einschließlich der ziemlich hohen Preise des Brennmaterials einer Mehrlänge der Bahnen äquivalent setzen, beim Mt. Cénis und St. Gotthardt von 100 Kilom. (13⅓ Meilen), beim Brenner und Semmering von 75 Kilom. (10 M.). Auf die Mitberechnung der Rückfracht werden wir verzichten müssen.

Alsdann vergrößern sich die Entfernungen:

Triest-Wien	von	78	Meilen	auf	88	Meilen,
Venedig-München	„	78	„	„	88	„
Genua-Schaffhausen	„	73	„	„	86	„
Genua-Basel	„	74	„	„	87	„

während dagegen die Entfernungen

Marseille-Besançon					85	„

Digitized by Google

Antwerpen Rotterdam, Amsterdam	=Stuttgart	90 Meilen,
Hamburg, Bremerhaven=Bamberg		88 „
Hamburg=Prag		90 „

betragen.

Dadurch vereinfacht sich wesentlich der Ueberblick über die Concurrenzfähigkeit der verschiedenen Häfen und ihrer Eisenbahnen in Beziehung auf Deutschland. Die Grenzen der Handelsgebiete bestimmen sich für die Mittelmeerhäfen unter einander leicht durch einfaches Abmessen der Entfernungen von den soeben aufgeführten Punkten (Wien, München, Schaffhausen, Basel, Besançon), welche in fast gleichem Abstande von ihren betreffenden Häfen liegen. Offenbar erlangen dabei die beiden italienischen Häfen die größte Wichtigkeit für Deutschland, wenn auch im Osten und Westen die Concurrenzen von Triest und Marseille keineswegs unbedeutende sind.

Die Handelsgrenze gegen die Nordseehäfen ist dagegen, wie die folgende Tabelle zeigt, für jeden Gegenstand je nach seinem Werthe eine andere, da hier der aus der Zeiterspariß fließende Gewinn von $^2/_3$ % des Werths der Waaren mit angerechnet werden muß. Die Tabelle enthält in ihrer ersten Colonne den Werth der Waaren, in der zweiten den Betrag, um welchen sich der Transport nach Venedig pr. Centner günstiger als nach Hamburg (vergl. S. 45), oder, was dasselbe ist, nach München günstiger als nach Bamberg stellt. Die folgenden Colonnen geben dann die Meilenzahl an, um welche, unter Zugrundelegung der oben für die Strecke Hamburg=München berechneten Frachtsätze, die Grenzlinie des venetianischen Handelsbezirks von München aus nordwärts liegt. Bei diesen Meilenangaben kann man der Krümmungen halber, die die Eisenbahnen machen, einen Breitengrad etwa zu $22^1/_2$ Meilen annehmen.

Werth	Ersparniß nach Venedig	Verbreitung, nördl. von München.		
in ℳ pr. Ctr.	in Sgr. pr. Ctr.	Eilfracht.	Normalfr.	Ermäß. Fr
5	0 (gegen Segel)	20	20	20
10	6 desgl.	24	30	38
15	11 (gegen Dampf)	28	39	53
20	12 desgl.	29	41	56
30	14 desgl.	30	43	59
40	16 desgl.	30	45	62
50	18 desgl.	31	47	65

Für sparrige Artikel (Seide, Wolle, Baumwolle, Thee und inländische Manufacturen) rückt die Grenze noch weiter nordwärts, da für diese Waaren die Ersparniß des Seetransports nach Venedig per Centner

Digitized by Google

noch bedeutend größer sein kann. Da aber diese Artikel häufig auf Eisenbahnen nach einem besonderen Tarife befördert werden, so enthalte ich mich in Betreff ihrer einer weiteren Durchführung dieser Berechnung.

Aus diesen Berechnungen geht hervor, daß bei den gegenwärtig bestehenden Tarifen die Bedeutung des Mittelmeerhandels allerdings etwa an der Mainlinie aufhört. Doch ist, wie sich zugleich ergiebt, mit jeder Verminderung der Frachtsätze eine entsprechende Ausdehnung über diese Linie hinaus zu erwarten, und namentlich würde dies erreicht durch eine Tarifirung nach Wagenladungen auch für die werthvolleren Artikel des deutschen Imports sowohl wie namentlich des deutschen Exports. Auch hier werden übrigens die Conjuncturen oder die Mode ebenso oft über den Weg, den die Waaren zu nehmen haben, entscheiden, wie dies bei der Wahl der Seewege der Fall sein wird. Jedenfalls darf der asiatische Handel Deutschlands kein einseitiger, etwa allein über das Mittelmeer stattfindender sein; *vielmehr hat*, wie wir sehen, *für den Norden Deutschlands der Handel der Nordseehäfen um Spanien herum vorläufig noch die hervorragendste Wichtigkeit.*

Die Concurrenz zwischen den Mittelmeerhäfen würde von Anfang an eine viel lebendigere werden, wenn schon jetzt der Hafen von Genua mit Deutschland in directerer Weise verbunden wäre, als dies durch die Mt. Cénisbahn möglich ist. In der That, die Mt. *Cénisbahn* ist jetzt wie in Zukunft nur geeignet, den Specialhandel zwischen Italien und Frankreich zu vermitteln, nicht den Transithandel über Genua nach dem Orient, der vielmehr von allen Punkten im Norden und Westen der Alpen und selbst von Genf aus vortheilhafter über Marseille geht. Denn ist auch Marseille um 41 Kilom. weiter von Genf entfernt als Genua, so wiegen doch diese noch keineswegs die größeren Betriebsschwierigkeiten auf, welche auf dem Mt. Cénis wege zu überwinden sind. Dies gilt nicht nur, so lange die Bahn des Ingenieur Fell allein den Paß überklettert, sondern auch dann noch, wenn der Berg (wahrscheinlich im Jahre 1871) durch den Tunnel von Bardonnèche nach Modane durchbohrt sein wird.

Ganz verändert wird die Sachlage, sobald erst die schweizerische *Alpenbahn über den St. Gotthardt* vollendet ist und mit den Bahnen des Rhonethals einerseits wie mit der Brennerbahn andererseits den Wettkampf beginnt. Es ist sehr zu bedauern, daß diese Bahn sich noch immer in den ersten Stadien ihres Entstehens befindet und daß noch 8 Jahre vergehen sollen, ehe der gewaltige Tunnel von Göschenen bis Airolo fertig wird. Hätte man mit dem Suezcanal zugleich den Bau dieser Eisenbahn begonnen, so stände Deutschland commerciell bereits mit ganz anderer Macht am Mittelmeer da und würde die österreichischen und italienischen Bahnen, namentlich auch die Brennerbahn, weit mehr, als dies jetzt der Fall ist, bereit

Digitized by Google

finden, ihre Tarife auf ein möglichstes Minimum zu ermäßigen. Hat doch die letzterwähnte Bahn schon in neuester Zeit ihren Tarif nicht unbeträchtlich reducirt, offenbar um in der Schweiz und Westdeutschland der Concurrenz des Marseiller Hafens zu begegnen. Im Interesse des deutschen und schweizerischen Handels ist daher eine Abkürzung der für den Tunnelbau berechneten Zeit auf's Dringendste zu wünschen und gewährt die Erfindung verschiedener neuer Sprengmaterialien in den letzten Jahren vielleicht einige Aussicht darauf.

Genua ist vollkommen geeignet, für den größten Theil der Schweiz die Concurrenz seiner beiden Nachbarn zu verdrängen und ist darauf hingewiesen, wie ehemals, mit Venedig um den deutschen Handel zu ringen. Es hat einen vortrefflichen Hafen, der auch jetzt schon den ersten Rang in Italien behauptet und dessen Verkehr den von Venedig um ein Vielfaches übertrifft *). Auch der Schiffsbau und der Zwischenhandel nach anderen italienischen Häfen blühen. Von Port Saïd ist es um einen halben Tag weiter entfernt als Venedig, doch dürften dort wieder die Steinkohlen sich theurer stellen als in Genua. Aus den nördlicheren Theilen Deutschlands sind die Entfernungen nach beiden Häfen völlig gleich, nur daß freilich von Venedig aus noch Abkürzungen möglich sind, wenn man die längst projectirten Bahnen über Belluno oder Bassano einmal zur Ausführung bringt. Die Chancen für die beiden italienischen Hafenplätze halten mithin, nach Vollendung der Gotthardtbahn, einander so völlig die Waage, daß ihre Concurrenz zum Vortheil des deutschen Mittelmeerhandels und zum Vortheil der eigenen Entwickelung dieser Städte wahrscheinlich eine äußerst lebhafte werden wird.

Für jetzt freilich bleiben, abgesehen von Marseille, dem deutschen Handel nur Venedig und Triest. Wie Triest für Oesterreich und Ungarn, so ist für den Zollverein Venedig entschieden günstiger gelegen. Die Grenzlinie der beiderseitigen Handelsbezirke folgt ungefähr dem 32. Meridian, wie die Entfernungen per Eisenbahn von folgenden Orten nach beiden Hafenplätzen beweisen. Dieselben sind in Meilen von

	Linz	Prag	Dresden	Riesa	Berlin	Frankfurt a/O.	Stettin
nach Triest	103	132	157½	164	187	176	189
„ Venedig	95	137	157½	151	166	177	184
Differenz	8	—5	0	13	21	—1	5

*) Im Jahre 1867 betrug die Handelsbewegung in den Häfen von
Marseille . . . 3,593,849 Tons,
Genua . . . . . 1,106,930 „
Triest . . . . . 1,816,011 „
Venedig . . . . 117 Mill. Francs.
(Pr. Hand.-Arch. 1868.)

Digitized by Google

Beide Häfen suchen durch abkürzende Bahnen ihre Concurrenz zu kräftigen. In Triest hofft man viel von einer Bahn über den Predilpaß nach Villach und von dort über St. Veit und Judenburg nach Bruck oder gar weiter bis nach Linz, doch könnten leicht die Betriebsschwierigkeiten auf dieser Bahn den gehofften Vortheil der Abkürzung des Weges wieder illusorisch machen. Ebenso ist noch im Interesse Triests das Project von Udine über Tolmezzo nach Brixen vorhanden, zu dessen Ausführung jedoch in der nächsten Zeit ebenso wenig Aussicht vorhanden ist, als zur Ausführung der vorerwähnten Bahnen von Venedig über Belluno oder Bassano.

Der Ungunst der Entfernungen zwischen Triest und den wichtigsten deutschen Handelsplätzen müssen vorläufig die Tarife nachhelfen, die von Wien aus für Transitgüter in der That erstaunlich niedrig gestellt sind. Auch hat schon seit dem 1. Juli 1869 die Lloydgesellschaft ihre Fracht nach Port-Saïd und Alexandrien um die Hälfte (d. h. auf $2^1/_4$ fl. Normalfracht und 1 fl. ermäßigte Fracht pr. Ctr.) erniedrigt und den österreichischen Industriellen den Freitransport von 40 Ctr. Waarenproben für jede Fahrt zugesagt*). Wenn in Zukunft die Brennerbahn noch genöthigt werden könnte, einen zweckmäßig hohen Gütertarif aufrecht zu erhalten, so wäre damit die Concurrenzfrage zu Gunsten Triests entschieden; doch liegt glücklicher Weise schon jetzt in der Marseiller und später noch weit mehr in der Genueser Concurrenz ein Zwang, auch die Brennertarife immer nur in einer relativen Mittelhöhe zu erhalten.

Triest bietet ferner den Vortheil eines vollständig eingerichteten Hafens mit Werften, Magazinen und Geldinstituten, während in Venedig diese Dinge größtentheils noch zu schaffen sind. Doch täusche man sich deswegen nicht. Wenn je eine Stadt bewiesen hat, daß sie sich für den Seehandel eigne, so ist dies Venedig. Auch erkennt man dort sehr wohl die Bedeutung des Augenblicks und die Nothwendigkeit, dem deutschen Handel entgegenzukommen. Man ist beschäftigt, unmittelbar neben der Eisenbahn einen Hafen auszubaggern, der dann in der Bequemlichkeit des Aus- und Einladens dem Triester Hafen eher vor- als nachstände**). Man ist beschäftigt, directe Dampfschifffahrten einzurichten über Brindisi nach Port Saïd und möglicherweise sogar bis nach Bombay, um auch in dieser

*) Dasselbe findet zu Gunsten der italienischen Industriellen auf den Genueser Dampfschiffen der Gesellschaft Rubattino & Comp. statt. (Zeitschr. d. Vereins der deutschen Eisenbahn-Verwaltungen 1869. S. 385.) Von Alexandrien nach Venedig kostet die Fracht (Rosa & Co.) für Baumwolle 4 Fr. pr. Ctr.

**) Nach von Kalchberg (S. 21) ist das Ausladen der Waaren in Triest etwa 15 Kr. pr. Ctr. theurer, wenn es durch Lichterschiffe geschehen muß, als wenn das Schiff am Molo Platz fand. Dasselbe wird also auch etwa für Venedig gelten.

Digitized by Google

Hinsicht die Concurrenz mit Triest aufzunehmen. Es ist besonders im Interesse der südlicheren Theile des Zollvereins dringend anzurathen, diese Bestrebungen zu unterstützen und die aus dem Ueberbieten der beiden Häfen hervorgehenden Vortheile für den Handel nicht unbenutzt zu lassen.

Für Oesterreich und Ungarn und für den Transit nach Rußland findet Triest, so lange noch die Eisenbahnen zum Schwarzen Meere unvollendet sind, gegenwärtig keinen Nebenbuhler. Die Karst-, Semmering-, Ofener und Mohaczer Bahn verbinden den Hafen mit allen Theilen der Monarchie, deren Industrie gegenwärtig blühend genug ist, um sich in Zukunft ebenfalls lebhaft an dem überseeischen Handel zu betheiligen. Namentlich dürfte der Ungarwein bestimmt sein, eine ruhmreiche Reise um die Welt anzutreten. Auch fehlt es in Oesterreich nicht an der nöthigen Aufmerksamkeit für die Wichtigkeit der neuen Verhältnisse, da dort schon von Anfang an das Interesse für den Suezcanal ein reges war (s. S. 21) und die Bedeutung desselben für Oesterreich von vielen Schriftstellern immer wieder klar und entschieden hervorgehoben worden ist. Ich nenne in dieser Beziehung: Cattaneï di Momo, die Bildung eines österreichisch-deutschen Vereins für orientalische und transatlantische Verkehrsanstalten, Wien 1865; ferner die schon mehrfach angeführten Schriften von Szarvady, v. Tegetthoff und v. Scherzer; endlich in neuester Zeit v. Kalchberg, der Suezcanal und die Zukunft des directen österreichisch-ostindischen Handels. So wird man denn auch vermuthlich bereit sein, die in Vorschlag gebrachte directe Waaren-Dampferlinie von Triest nach Bombay sofort nach Eröffnung des Suezcanals in's Leben treten zu lassen, d. h. der Lloydgesellschaft die dazu erforderliche Staatssubvention zu gewähren.

Mit den größten Erwartungen sieht Marseille der Eröffnung des Suezcanals entgegen. Ist derselbe doch, so zu sagen, expreß für diesen Hafenplatz erbaut, d. h. um den asiatisch-europäischen Handel, soviel wie möglich, statt über London, künftig über Marseille zu legen. Schon jetzt ist es der erste Hafen Frankreichs und der erste des Mittelmeers, schon jetzt geht sein Handel über die Grenzen des Mittelmeers hinaus, besonders nach Südamerika hinüber. Von nun an wird es versuchen, auch den indo-chinesischen Markt zu erobern und auf demselben den Producten der französischen Industrie dieselbe Anerkennung zu verschaffen, welche diese wegen ihrer Zierlichkeit und des feinen Geschmacks ihrer Muster und Formen in Europa so reichlich gefunden haben.

Der größte Vorzug, den der französische Hafen vor allen seinen Mitbewerbern voraus hat, ist der, daß hinter ihm ein offenes und auf jedem Schritt productives Land liegt, während jene durch die Alpen wie durch eine schwer zu durchbrechende Mauer von ihrem wichtigsten Hinterlande, von Deutschland, getrennt sind. Dazu kommt noch für Marseille

Digitized by Google

der Reichthum an eigenen guten Steinkohlen. Gerade im Rhonethale befinden sich Frankreichs bedeutendste Kohlenlager, deren Schätze der Industrie und dem Transportwesen jener Districte außerordentlich zu Gute kommen. In Folge der Billigkeit des Brennmaterials wird die Fracht von Port-Said nach Marseille nicht höher anzusetzen sein als die nach Venedig, obwohl der Weg um einen ganzen Tag (200 Seemeilen) länger ist. Und aus demselben Grunde kann auch die Concurrenz der Eisenbahnen des Rhonethales mit den schweizerischen eine sehr kräftige werden. Nur Gaskohlen werden von England aus eingeführt. Dagegen scheinen ihrerseits wieder die Steinkohlen von Alais, wenn sie auch nicht die Güte der englischen und westphälischen Kohle haben sollen, sich doch sehr wohl zum Exporte, wenigstens auf geringe Entfernungen zu eignen; ja, sie haben bisher hauptsächlich den Suezcanal versorgt. Dies verleiht dem Hafen von Marseille im Handel mit Aegypten wiederum den großen Vorzug vor allen übrigen Mittelmeerhäfen, daß es ihm niemals an Export dahin fehlt und so wird Marseille gewiß eine mächtige Anziehungskraft auf diesen Handel, besonders auf die ägyptische Baumwolle ausüben. Diese Vorzüge, verbunden mit dem Reichthum, der Großartigkeit und der Sicherheit des Hafens, werden den Handelsbezirk von Marseille immer über die Grenzen ausdehnen, welche oben nur aus den Entfernungen abgeleitet wurden. Sie erklären auch, warum schon seither in Norddeutschland manche Ueberland-Artikel lieber über Marseille als über Triest bezogen wurden.

Auch der Ueberlandtransport von und nach England geht am vortheilhaftesten über Marseille, wenn man die Fracht-Tarife der französischen Eisenbahnen denen der deutschen etwa gleich setzen darf. Zwischen Antwerpen und Genua ist zwar die geradlinige Entfernung gleich mit der zwischen Dieppe oder Havre und Marseille, doch entscheidet die Schwierigkeit der Alpenpassage offenbar für die Linie im Rhonethal. Nur wo es die äußerste Schnelligkeit gilt, also namentlich für die eigentliche englisch-ostindische Post und den sich daran anschließenden Personenverkehr, bietet der Hafen von Brindisi in seiner Lage, nahe der adriatischen Südspitze Italiens, größere Vortheile, da die lange Eisenbahnfahrt dorthin die Marseiller Dampfschiffe beträchtlich überholt.

Mit Recht hebt daher Italien die Wichtigkeit des Hafens von Brindisi hervor und trifft die für diesen Transport nöthigen Vorbereitungen. Die Verbesserung des Hafens selbst, die Herstellung einer möglichst kurzen Eisenbahnlinie von Brindisi zum Brenner, beziehungsweise der Bau der Linie Bologna-Verona oder Modena-Mantua, die Einrichtung internationaler Züge zwischen Italien einerseits, Deutschland, Holland und England andrerseits, sind im Werke. Aus einem Bericht des italienischen

Digitized by Google

Generalpostdirectors geht hervor, daß die Reise von London nach Alexandrien sich bewerkstelligt:

über Marseille in . . . . . 176 Stunden,
„ den Mt. Cénis und Brindisi in . . 148 „
„ Calais, Gent und den Brenner in 150½ „
„ Ostende, Gent „ „ „ „ 151 „

also im letzteren Fall ohne Berührung französischen Gebiets. (Voss. Zeit. 26. Jan. 1869.) Seit dem 1. October soll bereits jeden Sonnabend die Indische Supplementary-Mail-Post von London über den Mt. Cénis nach Brindisi gehen. (Zeitschr. d. V. d. d. Eis.-Verwalt. 1869 S. 601.)

Es kann keinem Zweifel unterworfen sein, daß schließlich die Gotthardtbahn diesen Verkehr zu sich hinziehen muß, da derselbe über sie hin fast geradlinig den Weg von Brindisi nach Dover zurücklegen kann, der dann freilich von Basel aus doch wieder ausschließlich durch französisches Gebiet geht. Dieser Weg würde nur dann übertroffen und verlassen werden, wenn auf türkischem oder griechischem Boden die Eisenbahnen noch um ein wesentliches Stück näher an Aegypten herangeführt würden oder wenn gar durch eine Linie längs des Euphrat, die oft ausgesprochene Absicht der Engländer erfüllt wird, den directen Weg nach Indien aus dem Rothen Meere in den persischen Meerbusen zu verlegen.

VII. Die Ausnutzung des Canals.

Die Vortheile, die nach den obigen Untersuchungen aus der Benutzung des Suezcanals gezogen werden können, würde sich Deutschland ganz oder zum Theil entgehen lassen, wenn es in dieser Angelegenheit weniger energisch vorginge, als die Verhältnisse es verlangen. Eine abwartende Haltung beobachten, ich wiederhole es, hieße in der That nichts anders, als diese Vortheile vorläufig oder für immer opfern und anderen, entschiedeneren Nationen die Früchte in den Schooß werfen, die Deutschland selbst ernten könnte. In der Neugestaltung der europäischen Handelsverhältnisse, wie sie bevorsteht, hat sich jedes Volk erst von Neuem seinen Platz zu erringen; einmal errungen aber, wird es ihn den später Kommenden gegenüber mit viel größerer Leichtigkeit behaupten können. Hat erst einmal der deutsche Handel auf dem neuen Wege festen Fuß gefaßt und Wurzel geschlagen, so wird er dort auch weiter wachsen und jeder Concurrenz fremder Nationen auf dem errungenen Gebiete zu trotzen wissen. Auf der anderen Seite wird es ihm aber ebenso schwer werden, sich überhaupt geltend zu machen, wenn er den Italienern, Engländern oder Franzosen den Vorsprung gelassen hat.

Frankreich wird sicherlich mit aller Energie bemüht sein, seinen Waaren auf dem asiatischen Markte Geltung zu verschaffen. Es ist auf die Eröffnung des neuen Seeweges am meisten vorbereitet, es knüpft die größten Hoffnungen daran und wird daher versuchen, ihn zu einem vorwiegend französischen Canal zu machen. Vielleicht freilich mögen seine Erwartungen allzu hoch reichen, so daß alsdann ein Rückschlag bevorstände. Aber Frankreichs Lage zum Suezcanal ist in Wirklichkeit noch eine sehr viel günstigere als Deutschlands, da sein Mittelmeerhandel nicht durch fremde Häfen und über Alpenpässe hin zu gehen braucht. Will daher Deutschland dem französischen Handel nicht von vornherein den Vorsprung einräumen, so muß es mit gleicher, aber mit noch mehr planmäßig geleiteter Energie ihm die Spitze zu bieten suchen.

Frankreich hat schon seit 1862 in umfassendster Weise seine Pläne zur Ausnutzung des Suezcanals vorbereitet. In dem genannten Jahre vermochte es Aegypten, ihm verschiedene Punkte längs der afrikanischen

Digitized by Google

Küste des Rothen Meeres abzutreten. So nach G. Schweinfurth (Zeitschr. der Gesellschaft für Erdkunde zu Berlin, Bd. III. 1868. S. 521) den Hafen von Gimsah nebst 160 Miles Küstenland, südlich vom Cap Sekt, wo sich Schwefel und Petroleum finden, an die Compagnie soufrière; so den Hafen von Obok, an der Straße Bab-el-Mandeb, mit 112 Kilometern Küstenland von Ras Ali bis Ras Dumera; so ferner die Insel Desseh und die Häfen von Zulha, Ed und Ouda an der Küste Danakil. (Guillemin a. a. O.) Ebenso erlangt die Colonie in Cambodja, wenn sie durch den Canal dem Mutterlande militärisch und commerciell näher gerückt wird, eine erhöhte Wichtigkeit, besonders, falls sie bestimmt wäre, ähnlich wie die englischen Besitzungen über Vorderindien, so einst über das ganze Hinterindien sich auszudehnen und den Zugang zum chinesischen Reiche von Süden her zu bilden. Auch die Insel Formosa ist in der neuesten geographischen Literatur Frankreichs so vielfach besprochen *), daß daraus hervorgeht, wie man die Bedeutung dieser Insel für die Macht und Handelsstellung einer europäischen Nation in den chinesischen Meeren dort keineswegs unterschätzt.

An den meisten dieser Punkte hat indessen auch England schon wacker vorgebaut. Außer den Inseln Kamaraan und Muschach besitzt es in der Festung Aden mit ihrer Dependenz, der Insel Perim, den Schlüssel zum Rothen Meere. Die Kanonen der letzteren Insel beherrschen das schmale Fahrwasser der Meerenge Bab-el-Mandeb vollständig, und Aden heißt nicht ohne Grund das „Gibraltar des Ostens." Englands ostindische Colonien rücken in noch höherem Grade dem Mutterlande näher, als Cambodja an Frankreich; ja vielleicht wird kein anderes Land so durch den Suezcanal begünstigt wie die Westküste Vorder-Indiens. Und in Betreff des Wegs durch Hinterindien nach der chinesischen Provinz Yünnan und an den oberen Lauf des Yang-tse-Kiang, ist England ebenfalls im Begriff, durch Herstellung zweier Straßen von Rangoon und von Calcutta aus in diesen Gegenden den Franzosen den Rang abzulaufen.

Im Uebrigen freilich ist England, wenn man auch in neuester Zeit Nichts unterläßt, ihm die Augen zu öffnen, wie es scheint, doch noch voll des ehedem eingesogenen Mißtrauens gegen den technischen und mercantilen Erfolg des Suezcanal-Unternehmens. Beharrt es hierin, wie dies in hohem Grade wahrscheinlich ist, noch länger, so ist für andere Nationen gerade die erste Zeit besonders günstig, um durch Benutzung des kürzeren Weges einen Theil des englischen Handels an sich zu reißen.

*) V. de Saint-Martin, Aperçu général de l'île de Formose, Bulletin de la Société Géographique. 1868. XV. p. 525. Guérin et Bernard, Les aborigènes de l'île de Formose, ibid. 1868. XV. p. 542. Exploration dans la partie méridionale de l'île de Formose, ibid. 1868. XVI. p. 140.

Digitized by Google

Dies zu versuchen, ist für uns Deutsche die Veranlassung reichlich vorhanden; denn bisher war unser Handel mit Asien und leider auch der gesammte übrige deutsche Seehandel größtentheils nur ein indirecter.*) Es ist aber sehr klar, daß, wofern nicht besonderer Verhältnisse wegen der einmalige Transport der Waare im directen Handel theurer wird als der zweimalige im indirecten, daß alsdann beim directen Handel der Gewinn des Auftraggebers gerade so groß sein muß, wie beim indirecten der des Auftraggebers und des Vermittlers zusammen. Daher ist auch die Concurrenzfähigkeit der Waaren im directen Handel eine bei Weitem größere, als im indirecten und sollen also die deutschen Waaren auf dem asiatischen Markte die Concurrenz der englischen und französischen aushalten, so müssen auch sie wie jene unmittelbar demselben zugeführt werden. „Directer Handel", wie ihn v. Scherzer, wie ihn der Bremer Rückblick auf das Jahr 1868 verlangt, muß demnach in Zukunft unser Wahlspruch für den Verkehr mit Asien, ja möglichst für allen Handelsverkehr sein. Nur dies ist der Weg, auf welchem meiner Ueberzeugung nach eine Reform unseres asiatischen Handels erreicht werden kann; nur der directe Handel kann uns einer Entwickelung wie Englands und Hollands entgegenführen; nur er kann unsere Industrie, gegenüber der englischen und nun namentlich auch der französischen, davor schützen, aus den wichtigsten Märkten des Ostens, in denen sie kaum festen Fuß gefaßt hat, wieder verdrängt zu werden.

---

*) Aus einer Nachweisung der während des Jahres 1867 über die Seegrenzen des Zollvereins importirten Waaren ergiebt sich (ich folge hiebei einer Notiz aus der Voss. Ztg., leider von unbekanntem Datum), daß die überseeische Einfuhr größtentheils von Großbritannien her erfolgte und meist aus indirectem Bezuge hervorging. Nur in einzelnen Artikeln machten andere Seestaaten, namentlich im Wege des directen Handels, eine erfolgreiche Concurrenz. Aus, bez. über Großbritannien kam fast ausschließlich die in den Zollverein importirte rohe Baumwolle, sowie Baumwollengarn, Soda, Farbehölzer, Eisen und Stahl, nebst Eisen- und Stahlwaaren jeder Art, Maschinen, rohes Kupfer, Südfrüchte, Gewürze, Salz, Thee, Palmöl, Leinöl, Theer, Pech, Asphalt und Steinkohlen. In Bezug auf die Einfuhr von Kupfer und von Heeringen erhielt England eine starke Concurrenz durch Schweden und Norwegen; in Bezug auf Kaffee durch die Niederlande; in Bezug auf Oel durch Rußland; in Bezug auf Thonwaaren durch Belgien. Von andern Waaren wurde Schwefel vorzugsweise von Italien, Getreide aus Rußland, sowie über die Niederlande und über Bremen eingeführt. Reis und unbearbeitete Tabacksblätter kamen meistens über Bremen; Flachs aus Rußland; Zucker über die Niederlande; Baumöl aus Spanien; Fischthran aus Dänemark, Schweden und Norwegen; Talg aus Rußland; Harze aus Frankreich und über Bremen; Petroleum aus Nordamerika über Bremen. Alle übrigen Einfuhr-Artikel hatten eine mindere Bedeutung.

Digitized by Google

Und das ist die größte Wichtigkeit, die der Suezcanal für den deutschen Handel hat, daß er die Erreichbarkeit dieses Zieles so sehr viel näher rückt. Indem der Suezcanal, wie wir gesehen haben, die Reisezeit der Waaren um ein Bedeutendes verkürzt, beschleunigt er die Realisation der Werthe und macht es daher möglich, mit demselben Betriebscapital wesentlich größere jährliche Umsätze zu bewirken als bisher. Englands Capitalien verlieren mithin die Macht, die sie früher wegen der längeren Dauer der Geschäfte auf den asiatischen Handel ausüben mußten.

Allerdings, es ist einmal England ein mächtiges Centrum des Handels; und so werden die Schiffe, welche Deutschlands Producte nach England bringen, immer die günstige Gelegenheit benutzen, um eine volle Rückfracht englischer oder nach England importirter Waaren mit heimwärts zu nehmen. Dadurch haben die indirecten Importe nach Deutschland wirklich günstigere Frachtbedingungen, als die directen, da auch die von anderen Erdtheilen nach England importirenden Schiffe dort viel sicherer wieder Ausfracht finden, als in den deutschen Häfen. Dennoch ist wohl zu beachten, daß laut einem Nachweise über den englischen Schiffsverkehr pro 1867 (Pr. Hand-Arch. 1869 No. 36) in diesem Jahre 3036 Schiffe mehr von England nach Norddeutschland als von Norddeutschland nach England gingen, so daß also viele der nach Deutschland importirenden Schiffe sich die Rückfracht nach England erst wieder aus andern Ländern (z. B. Rußland, Schweden oder Norwegen) holen mußten. Und diese Zahl würde noch weit größer gewesen sein, wenn die Schiffe, welche aus Norddeutschland nach England in Ballast gehen, um dort Ladung (z. B. Steinkohle) für fremde Häfen einzunehmen, diese schon in ihrem heimathlichen Hafen gefunden hätten*). Wenn aber, wie sich hieraus ergiebt, der Vortheil der Hin- und Rückfracht auch beim indirecten Handel so häufig ausbleibt, dann darf sicherlich der directe Handel ohne Gefahr und mit entschiedenster Aussicht auf Erfolg die Concurrenz mit jenem aufnehmen.

Aber freilich ist diese Aufgabe eine großartige und gewaltige; und es genügt daher nicht, den einzelnen Handeltreibenden die Ausnutzung der neuen Verhältnisse zu überlassen, zu empfehlen, und durch die gewöhnlichen commerciellen und politischen Hülfsmittel (Consulate und Handelsverträge) zu erleichtern. Das Wagniß jeder einzelnen Unternehmung würde noch immer viel zu groß bleiben, um nicht die Meisten von der Betretung des neuen Weges abzuschrecken. *Wo neue Wege gebrochen werden sollen, auf denen sich der Handel ganzer Nationen zu bewegen hat, da reichen die Anstrengungen einzelner nicht*

*) Nach Gurlt (a. a. O. S. 32) gingen im Jahre 1866 aus Bremen von 3209 ausgehenden Schiffen fast der dritte Theil, aus Hamburg von 5186 Schiffen 1343 in Ballast nach England, um dort zusammen etwa 1 Mill. Tons Kohlen zu laden.

Digitized by Google

aus, da muß das Werk mit vereinten Kräften angegriffen werden. Einzeln würden die Interessirten oft nicht im Stande sein, alle Hindernisse zu überwinden, die sich einer vortheilhaften Benutzung des neuen Handelsweges entgegenstellen. Vielleicht würden sie genöthigt sein, ihre Waaren auf Schiffe zu verladen, deren überhohe Fracht die gehofften Vortheile in Nachtheile verwandelte, und würden so durch den Mißerfolg dazu getrieben, der Sicherheit wegen lieber, wie bisher, den größten Theil des Vortheils dem Zwischenhändler zu opfern. Und selbst bei günstigster Wendung einzelner Unternehmungen, ist damit für das Ganze noch so gut wie Nichts erreicht. Es gilt nicht, in den einzelnen Geschäften von geringen Dimensionen zu profitiren; es gilt, den Handel Deutschlands selbständig zu machen nach einer Richtung hin, wo er bisher zu seinem großen Schaden allzusehr in Abhängigkeit von dem englischen geblieben war. Nur Großartigkeit des Unternehmens kann zu diesem Ziele schnell und sicher durchhelfen. Wenn in der kaufmännischen Welt Deutschlands eine Vereinigung herzustellen wäre zur gemeinsamen Ausnutzung des neuen Handelswegs nach Asien, eine Vereinigung, in der nicht nur der eigentliche Handelsstand, sondern namentlich auch die Industrie vertreten wäre, so ließe sich erwarten, daß es einer solchen gelingen würde, dem deutschen Handel nach jener Richtung hin bald eine andere und höhere Stellung zu erwerben, als er bisher hatte und bald die Wege desselben dorthin so zu ebenen, daß alsdann auch der Einzelne sich ohne Gefahr auf sie wagen kann.

Die vorher (S. 40) aufgestellte Annahme eines großen Geschäfts, welches die von ihm in den Handel gebrachten Waaren auch selbst verschiffte, sollte daher keineswegs ein bloßes Hülfsmittel der Rechnung sein; sie sollte zugleich das näher darstellen, was ins Leben zu rufen nothwendig erscheint.

Auch von anderen Seiten ist dieser Gedanke schon ausgesprochen worden, namentlich durch v. Kalchberg in seiner bereits mehrfach citirten Schrift über „den Suezcanal und die Zukunft des directen österreichisch-ostindischen Handels". Ja, in richtiger Würdigung der Schwierigkeiten, die sich der Bildung und Geschäftsführung einer solchen Gesellschaft durch die österreichischen Geldverhältnisse entgegenstellen, faßt dieser Autor sogar die Heranziehung einer schon bestehenden ausländischen Handelsgesellschaft, der holländischen Maatschappj ins Auge, um nur den Hauptzweck, die Theilnahme Oesterreichs am ostindischen Handel, zu erreichen. Bei dem Reichthum unserer norddeutschen Hafenstädte und der in ihnen vorhandenen genauen Kenntniß des überseeischen Handels, ist im Norden ein Bedürfniß dieser Art nicht vorhanden. Um so wünschenswerther ist es, daß diese Städte (mit Namen also: Hamburg und Bremen) die Führung

Digitized by Google

eines solchen Unternehmens kräftigst ergreifen, dabei aber sich erinnern möchten, daß auch das entschlossenste Vorgehen nur dann zum Ziele führt, wenn es zur rechten Zeit geschieht, und daß hier die nächste Zeit die günstigste ist.

Der größere Theil des asiatischen Imports nach Deutschland wird, wie ich oben (Abschn. VI) entwickelt habe, nach wie vor über Hamburg und Bremen gehen, vorausgesetzt, daß diese Städte sich am directen Handel durch eine Dampfschifflinie um Spanien herum betheiligen*). Je mehr sie aber England die Vermittelung überlassen, desto sicherer wird ein weiter nördliches Vordringen des Import-Handels der Mittelmeerhäfen die Folge davon sein. Der Export dürfte in höherem Maße seinen Weg über das Adriatische Meer nehmen, besonders für die Gewebestoffe, bei welchen des Modenwechsels wegen so oft die Zeit von unberechnenbar hohem Werthe ist. Doch wird es auch den Nordseehäfen in keiner Weise an Exporten fehlen.

Die Handelsgesellschaft muß deßhalb durch ganz Deutschland von Süd nach Nord ihre Arme strecken; sie muß an der Nordsee ebensowohl ihre Magazine haben als am Mittelmeer; aber sie wird wohlthun, sich an keinem der Mittelmeerhäfen allzu umfänglich einzurichten, vielmehr durch eigene freie Beweglichkeit die Concurrenz der verschiedenen Eisenbahnen jederzeit wach zu erhalten. Nichts hindert, daß diese Thätigkeiten nach zwei entgegengesetzten Richtungen unterstützend in einander greifen könnten. Schon jetzt bestehen von Hamburg aus regelmäßige Dampfschifffahrten nach Konstantinopel, Galatz und Braila**); es läßt sich daher voraussehen, daß auch der Schritt nach Bombay hin, bei der hervorragenden Bedeutung dieses Platzes für den Handel, nicht unterbleiben wird.

Ebenso wie der Handel hat allerdings auch die Industrie zu neuem Wettstreit sich aufzuraffen. Von der einen Seite tritt an sie die Nothwendigkeit der Massenproduction, um mit England gleichen Preis halten zu können, von der andern Seite stellt die Concurrenz mit Frankreich an den feinen Geschmack der Muster erhöhte Anforderungen. Die deutsche Industrie darf sich nicht scheuen, auch im fernen Auslande den Wettkampf mit ihren Nebenbuhlerinnen aufzunehmen, den sie im Inlande in vielen

*) Amsterdamer Kaufleute haben erklärt, daß durch die Eröffnung des Suezcanals die Einrichtung einer directen Dampfschifffahrt zwischen Holland und den ostindischen Colonien ein unabweisliches Bedürfniß geworden sei. (Voss. Zeit. Haag, 28. Aug.)

**) Diese Dampferlinie ist nur für Fracht bestimmt und hat daher zwar keinen festen Tarif, jedoch im Ganzen weit billigere Preise als die Linien des Mittelmeers, (s. S. 74) welche sämmtlich auf gleichzeitige Beförderung von Personen eingerichtet sind.

Digitized by Google

Fächern bereits mit so gutem Erfolge kämpft. Im Gegentheil, sie darf die veränderte Gestaltung der Verhältnisse des Handels als einen Anfang zu ihrer eigenen neuen Blüthe betrachten.

Sollte nicht auch die Gründung von Handelscolonien hier wiederum zu empfehlen sein? Vorgeschlagen sind dafür besonders die Insel Formosa, die Nikobaren, die Sulu-Inseln zwischen Borneo und Mindanao. Wichtiger als Colonien dürfte die Erwerbung von Grund und Boden in den Haupthäfen sein, der für den Handel günstig gelegen wäre. Colonien würden sich empfehlen, wo der Handel erst in's Leben gerufen werden soll, z. B. an den Küsten des Rothen Meeres, sei es an der arabischen oder an der ägyptischen Seite. Ueber die Producte dieser Länder und ihre mögliche künftige Bedeutung für den Handel habe ich schon oben gesprochen; ich erwähne nur noch, daß vielleicht nirgends die beiderseitigen Interessen des Landesherrn und der colonisirenden Macht so leicht zu vereinigen wären wie hier. Die Production und der Werth dieser Länder können fast allein durch Dazwischenkunft eines handeltreibenden Volks gehoben werden, und so verlangt also das eigene Interesse des Landes die Heranziehung der europäischen Nationen durch Verleihung von Colonisations-Ländereien. Es ist daher zu erwarten, daß sowohl die türkische als die ägyptische Regierung auch den Deutschen gern bewilligen werden, was sie den Franzosen und Engländern bereits eingeräumt haben.

Die Neugestaltung der commerciellen Verhältnisse macht die Anwendung außerordentlicher Mittel nothwendig, einerseits um sich vor großem Nachtheil zu schützen, andererseits um außerordentliche Erfolge zu erreichen. Möchte diese Ueberzeugung bei Denjenigen Wurzel schlagen, welche im Stande sind, handelnd in diese Frage einzugreifen, und sie veranlassen, eine Vereinigung der angegebenen Art zu schaffen. Gelingt es derselben, das Werk der französischen Compagnie in gehörigem Maße sich nutzbar zu machen, so wird sie und mit ihr Deutschland die Früchte eines Unternehmens ernten, welches fast ohne Zuthun der deutschen Nation zu Stande gekommen ist. Wird dann auch immer das Verdienst und der Ruhm, den Canal erbaut zu haben, den Franzosen bleiben — die Vortheile desselben werden hauptsächlich der Nation zufließen, welche die andere, nicht weniger großartige Aufgabe, die Ausnutzung des Canals durch den Handel, am besten zu lösen versteht.

Digitized by Google

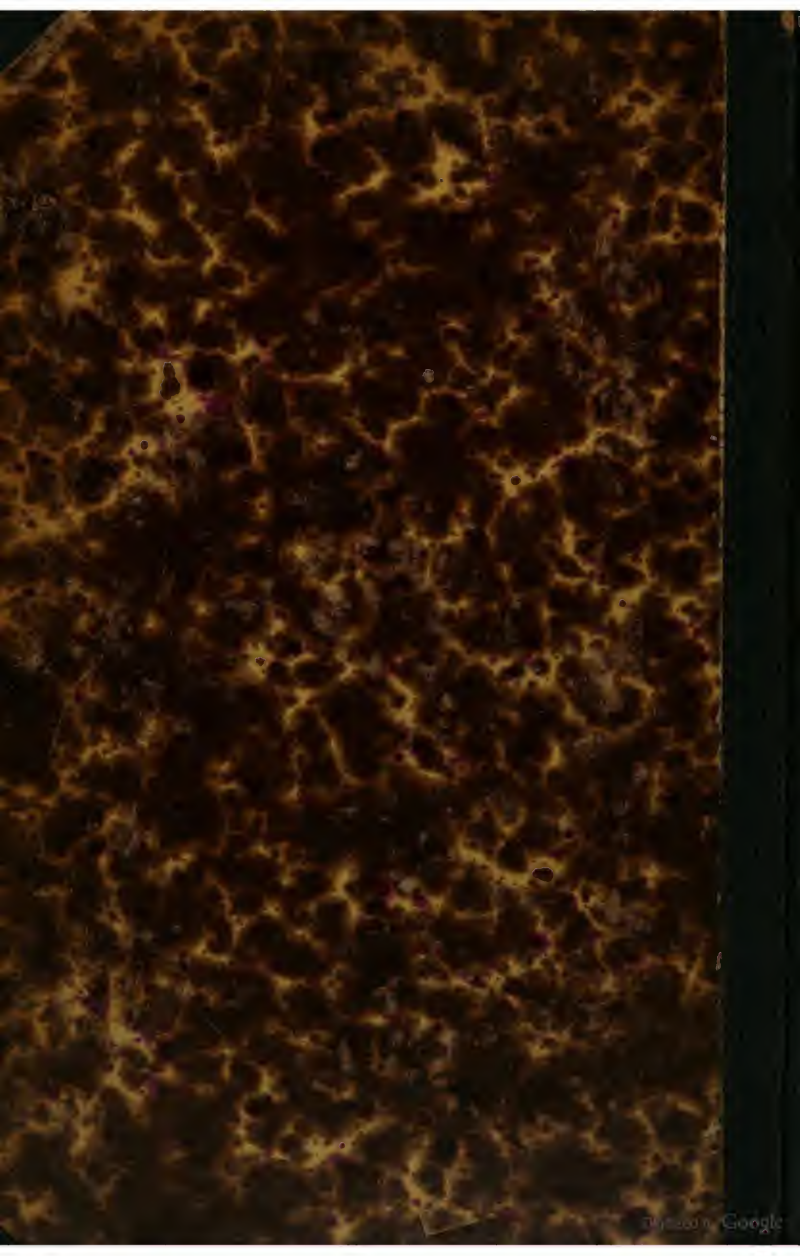
Digitized by Google

Digitized by Google

3 2044 022 685 762

JAN 4 1912

Digitized by Google



Digitized by Google